
UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00251365 3

# HISTOIRE

DU

# COMMERCE DE BORDEAUX

DEPUIS LES ORIGINES JUSQU'A NOS JOURS



Théophile MALVEZIN

# HISTOIRE
## DU
# COMMERCE DE BORDEAUX
## DEPUIS LES ORIGINES JUSQU'A NOS JOURS

« L'histoire du commerce est l'histoire de la communication des Peuples. »
MONTESQUIEU. *(Esprit des Lois.)*

*Utriusque memor.*

TROISIÈME VOLUME

XVIII^e SIÈCLE






BORDEAUX
IMPRIMERIE NOUVELLE A. BELLIER ET Cie, ÉDITEURS
Imprimeurs de la Chambre de Commerce
16, RUE CABIROL, ET RUE PORTE-DIJEAUX, 43
— 1892 —

# AVANT-PROPOS

Le commerce maritime hors des limites de l'Europe, la navigation au long cours pour les colonies, a commencé au XVII^e siècle, sous l'énergique impulsion de Colbert; nous en avons dit l'histoire à Bordeaux.

Une nouvelle période de cette navigation commerciale s'ouvre dès le commencement du XVIII^e siècle, avec l'institution féconde des Chambres de commerce précédée de celle du Conseil général du commerce. Cette période, qui dura jusqu'à la Révolution française, est marquée par un magnifique développement des relations de Bordeaux avec les colonies, malgré les obstacles et les revers que font naître trop souvent les guerres qui signalent cette époque.

Le commerce bordelais au XVIII^e siècle présente des vicissitudes diverses suivant que la France était en guerre ou en paix avec ses voisins, suivant que les droits de douanes imposés par les nations européennes étaient plus ou moins élevés, suivant que le monopole commercial était plus ou moins strictement protégé.

Les premières années du siècle, de 1700 à 1713, furent remplies par la guerre de la succession d'Espagne qui termina par les plus tristes revers le long règne de Louis XIV. Les événements de cette époque forment une des divisions naturelles de notre récit.

De la paix d'Utrecht en 1713, à celle d'Aix-la-Chapelle en 1748, la régence du duc d'Orléans, le système de Law et ses conséquences, le développement du commerce colonial arrêté sur quelques points par la guerre de la succession d'Autriche, présentent un nouveau tableau.

La guerre ne tarde pas à se rallumer avec l'Angleterre à propos du Canada, vers 1755, mais ne devient officielle qu'en 1756; elle nous inflige jusqu'à la paix de 1763 des pertes commerciales considérables.

Elle recommence dès 1778 à propos des secours donnés par la France aux colonies anglaises de l'Amérique du Nord insurgées contre la métropole, et se termine par les traités de paix et de commerce de 1783 et de 1786.

Ces quatre divisions comprennent l'histoire du commerce pendant la domination des rois de France, et forment pour nous la deuxième époque de la navigation au long cours ou navigation coloniale. C'est la navigation à voiles qui caractérise les transports maritimes de cette époque; c'est encore le seul instrument du commerce, recevant les améliorations et les perfectionnements que nous aurons à signaler; et le commerce lui-même suit les mêmes principes qu'a réglementés Colbert, le système d'exclusion du marché français des marchandises étrangères par la protection douanière, de l'isolement des colonies et du monopole national de leur trafic, la recherche de ce qu'on a appelé la balance du commerce.

Après avoir décrit cette situation générale, nous suivrons le même ordre que dans nos études précédentes.

Nous consacrerons notre second chapitre aux conditions spéciales du commerce; aux commerçants bordelais et étrangers; aux institutions commerciales, Bourse, juridiction consulaire, Chambre de commerce; aux foires; aux courtiers.

Le troisième chapitre sera consacré au commerce intérieur. Il s'occupera des voies de communication par terre et par les rivières et canaux; des produits du sol et de l'agriculture; des industries diverses; de la consommation de la ville et de ses budgets.

Le quatrième chapitre étudiera le commerce maritime et extérieur.

Il recherchera l'influence sur le commerce de Bordeaux du droit maritime international en temps de paix et en temps de guerre, et de la sécurité des mers; il s'occupera de la navigation fluviale et maritime; des navires, du port; des passes, des phares et balises; des cartes marines; du mouvement de la navigation avec les colonies françaises et avec les divers pays de l'Europe et d'Amérique.

Il consacrera un article spécial au commerce des colonies et à la traite des nègres.

L'article destiné aux importations s'appliquera aux diverses marchandises et aux contrées qui les produisent ou qui les apportent.

Parmi les exportations, nous verrons figurer les produits coloniaux bruts ou fabriqués; les produits de notre industrie et ceux de notre agriculture. Nous consacrerons une étude particulière aux vins et aux eaux-de-vie.

Le cinquième et dernier chapitre termine l'histoire commerciale de Bordeaux pendant le XVIIIe siècle et en retrace le sombre tableau sous la République.

Presque tous les documents dont nous nous sommes servi dans cette étude ont une origine locale et sont pour la plupart inédits.

Nous avons consulté le recueil des Actes de l'Académie de Bordeaux, et surtout les Mémoires manuscrits de l'ancienne Académie, et les travaux de l'abbé Bellet, de l'abbé Baurein, de Desbiey.

Les Archives municipales nous ont fourni de nombreuses sources d'informations.

Les Archives départementales ont donné la plus grande partie des pièces originales qui ont servi de base à notre travail. Nous avons très largement puisé dans les trois séries de l'Intendance, de l'Amirauté et de la Chambre de commerce.

---

## *LIVRE CINQUIÈME*

---

# Deuxième Époque. — LE LONG COURS

### Deuxième période. — XVIIIe SIÈCLE

# *LIVRE CINQUIÈME*

---

## Deuxième Époque. — LE LONG COURS

### Deuxième Période. — XVIII^e SIÈCLE

*Voir la table sommaire à la fin du volume.*

---

# DEUXIÈME ÉPOQUE

# LE LONG COURS

## DEUXIÈME PÉRIODE

## XVIIe SIÈCLE

### CHAPITRE PREMIER

**Histoire générale du Commerce de Bordeaux.**

ARTICLE PREMIER. — *De l'année 1700 à la paix d'Utrecht en 1713.*

Nous avons décrit le triste tableau qu'offrait la France à la fin du siècle précédent. Les couleurs en doivent encore être assombries pendant les premières années du XVIIIe siècle.

Lorsque Louis XIV, le 6 novembre 1700, présentait aux seigneurs et aux dames de la cour, dans les splendides salons de Versailles, le jeune duc d'Anjou en disant : « Messieurs, » voici le roi d'Espagne ! », il croyait ajouter à la gloire et à la puissance de sa maison et de la France : il ne devait plus exister de Pyrénées. Tout au contraire, la fortune qui n'aime pas les vieillards, ainsi qu'il le dit lui-même au maréchal de Villeroy après la défaite de Ramillies, lui réservait les plus amères et les plus cruelles douleurs qui puissent atteindre le chef d'une illustre race royale et le souverain si longtemps victorieux.

Il entraînait dans une guerre, qui allait durer douze ans, la France encore épuisée des dix années de guerre que venait de clore la paix de 1696, et qui espérait vainement voir renaître le commerce et la prospérité.

Cette funeste guerre de la succession d'Espagne, pendant laquelle nous eûmes à combattre l'Angleterre, la Hollande, l'Autriche, l'Empire et peu après le Portugal, en même temps

qu'à soumettre les Espagnols, parut devoir amener la France à sa perte. La ruine et la misère furent encore accrues par la famine. On vit les laquais du roi mendier aux portes de Versailles, et Mme de Maintenon manger du pain d'avoine. Dans les campagnes, les paysans mangeaient de l'herbe, quand ils en pouvaient trouver.

Le vieux monarque, humilié et vaincu, demanda vainement la paix, résigné aux plus durs sacrifices. Elle lui fut brutalement refusée pendant longtemps ; l'Angleterre n'y consentit qu'en 1711 ; et les hostilités avec l'Empire et ses alliés ne prirent fin qu'après les victoires de Villars sur le Rhin, qui amenèrent les traités d'Utrecht, de Rastadt et de Bade.

Pendant ces onze ans de guerre maritime, l'Angleterre était devenue la maîtresse absolue des mers ; elle ne se bornait pas à empêcher tout notre commerce avec les colonies et avec les neutres ; elle s'emparait de nos colonies laissées sans défense ; et, sur nos propres côtes, où croisaient ses hardis corsaires, empêchait toute communication de nos ports entre eux, et souvent ses marins venaient faire des descentes suivies de pillages et de dévastations.

Cependant quelques adoucissements furent apportés aux violences de la guerre et à l'interruption du commerce par la nécessité même qu'éprouvaient les belligérants de vendre certains de leurs produits et d'acheter quelques-uns de ceux de leurs ennemis.

Si la situation du commerce de Bordeaux pendant cette période a été gravement atteinte, nous devons cependant signaler les tentatives qui furent faites à cette époque pour l'amélioration des conditions du commerce et qui devaient, à la paix, porter des fruits de la plus grande utilité.

La première mesure de ce genre fut l'établissement des Chambres de commerce. Cette création avait été essayée à diverses reprises par Henri IV, par Richelieu, par Colbert. Elle n'avait pas réussi jusqu'alors, mais allait avoir une existence désormais permanente.

Cette institution comprenait d'abord un Conseil général du commerce composé de députés des contrées commerçantes, et placé auprès de l'administration centrale. Désormais les intérêts du commerce pourront faire entendre leur voix aux conseils du gouvernement, aux ministres et au roi lui-même. Elle comprit

ensuite la création dans les provinces de diverses Chambres de commerce régionales.

Par arrêt du Conseil du roi du 29 juin 1700, Sa Majesté forma, à Paris, un Conseil général du commerce. Chacune des principales villes dut nommer un député auprès de ce Conseil.

M. de Chamillard, contrôleur général des finances, écrivit à ce sujet au maire et aux jurats de Bordeaux. Ces derniers convoquèrent à l'Hôtel de Ville les principaux bourgeois et marchands. Le 11 août, l'assemblée élut pour député au Conseil du commerce Fénelon, négociant, dont la famille était déjà ancienne dans le commerce bordelais, et le 6 septembre il lui fut alloué une somme de 2,000 francs pour les frais de son voyage.

Fénelon se montra un digne représentant des intérêts bordelais ; aussi en 1703, à l'expiration de sa mission, les jurats reçurent communication, par l'intendant, d'une lettre que celui-ci venait de recevoir du contrôleur général, marquant que le roi aurait pour agréable que les jurats continuassent la députation au sieur Fénelon qui s'était rendu utile à Sa Majesté. Les jurats se conformèrent au désir du roi.

Le Conseil général du commerce de France, établi à Paris, vit bientôt son institution complétée par celle des Chambres de commerce particulières à chaque province. Un arrêt du Conseil, à la date du 30 août 1701, ordonna qu'il serait établi « dans chacune des villes de Lyon, Rouen, Bordeaux, Toulouse, » Montpellier, La Rochelle, Nantes, Saint-Malo, Lille et » Bayonne, des Chambres particulières de commerce où les » marchands et négociants des autres villes de commerce du » royaume pourraient adresser leurs mémoires contenant les » propositions qu'ils auraient à faire sur ce qui leur paraîtrait le » plus propre à faciliter ou augmenter le commerce, ou les » plaintes de ce qui pourrait y être contraire ».

L'arrêt ordonnait que les négociants et marchands de ces villes seraient assemblés devant les juges et consuls pour examiner et délibérer de quelle manière il serait plus convenable et plus avantageux à chacune desdites villes de faire l'établissement des Chambres particulières de commerce ; comment, où, et par qui, se ferait l'élection des syndics ou députés, et quel nombre de syndics ou députés serait nécessaire « en chacune d'icelles eu égard au nombre des marchands qui

» sont établis dans lesdites villes et à l'étendue du commerce » qui s'y fait ».

Les négociants de Bordeaux furent convoqués le 5 septembre 1704, à la Bourse, par le juge et les consuls.

Le procès-verbal de la délibération constate que le roi devait aux différents corps des marchands et artisans de la ville de Bordeaux une rente de 4,086 livres à raison de la finance que ceux-ci lui avaient fournie pour le rachat de divers offices, et que cette rente de 4,086 livres serait affectée à la dépense annuelle de la Chambre.

Après avoir assuré le service, l'assemblée donna son avis sur les points qui lui étaient demandés.

Le 26 mai 1705, le roi, sur l'avis de l'intendant, M. de la Bourdonnaye, et de M. de Chamillard, contrôleur général des finances, ordonna que la Chambre particulière du commerce de Bordeaux serait établie de la manière qui suit :

1° Ladite Chambre particulière du commerce sera composée des juge et consuls en charge, et de six négociants.

2° Ceux qui seront élus pour être de ladite Chambre seront actuellement marchands, ou ayant fait le négoce, et nés sujets de Sa Majesté ou naturalisés, et seront appelés : directeurs du commerce de la province de Guienne.

3° La Chambre s'assemblera un jour de chaque semaine dans un lieu commode de l'hôtel de la Bourse, qui sera choisi et destiné pour cela par le juge et les consuls.

4° Le sieur intendant de la province de Guienne pourra se trouver aux assemblées de la Chambre, et y présider quand bon lui semblera.

5° La première élection de la Chambre se fera aussitôt après la réception du présent arrêt par le juge et les consuls, qui s'assembleront à cet effet en l'hôtel de la Bourse, avec vingt des plus anciens juges et consuls, pour élire six personnes propres à remplir les fonctions de directeur. La première assemblée de la Chambre particulière du Commerce se tiendra dans la semaine qui suivra l'élection.

6° La seconde élection se fera le premier jour du mois de mai de l'année suivante par les juge et consuls, les six directeurs de la Chambre en charge et quatorze des plus anciens juges et consuls, et il sera nommé trois directeurs à la place des trois premiers de la première élection.

D'autres articles réglèrent le mode des élections suivantes, de manière que trois directeurs fussent remplacés tous les ans.

L'article XI déterminait les fonctions des directeurs : « Le » soin et l'application des directeurs sera de recevoir les » mémoires qui seront adressés par les marchands et négo- » ciants tant de la ville de Bordeaux que des autres villes de » la province de Guienne à ladite Chambre de commerce, » contenant les propositions ou les plaintes des négociants; » d'examiner et discuter ces mémoires ; de donner leur avis » sur ce qui y sera contenu; et d'envoyer ensuite le tout au » sieur contrôleur général des finances, lorsque les matières » paraîtront importantes. Les directeurs pourront aussi faire » audit sieur contrôleur général des finances les représentations » qu'ils jugeront être nécessaires pour le bien et l'avantage du » commerce. »

L'article XII portait : « Aucun avis servant de règle sur les » matières du commerce fait sur la place de la Bourse n'aura » d'autorité dans les affaires de commerce qu'il n'ait été » présenté à la Chambre de commerce et par elle approuvé. »

Suivent les prescriptions relatives aux délibérations, aux registres, aux fonctions du secrétaire, du trésorier et du président; à l'emploi des fonds, des 4,086 livres à recevoir de l'État; des jetons d'argent donnés aux directeurs à la fin de chaque séance, et du jeton d'or donné à la sortie de charge.

Le 4 juillet 1705, en l'hôtel de la Bourse, eut lieu l'élection des six premiers directeurs qui devaient être adjoints au juge et aux deux consuls. Le juge Raymond et les consuls Comin et Brunaud avaient convoqué les vingt anciens : Boisson, Béchon, Fouques, Massieu, Barreyre, Carpentey, Roche, Ribail, Bilate, Minvielle-Bessan, Lafosse, Verdery, Mercier, Bensse, Viaut, Duvergier aîné, Aquart, Marchandon aîné, Saige, Lamaze.

MM. Massieu, Barreyre, Roche, Ribail, Bilate et Saige furent élus.

Nous reviendrons en son lieu sur la Chambre de commerce.

Au moment où elle était installée, la France était depuis quelque temps déjà en guerre avec l'Angleterre, la Hollande et l'Empire. Un des premiers objets dont la Chambre eut à s'occuper fut d'amortir autant que possible les malheureux effets de la guerre maritime.

Par arrêt du Conseil du 18 août 1705, confirmant et modifiant

les arrêts précédents des 14-19 juin, 1er septembre 1703, 4 mars 1704, 11 octobre 1704, 24 mars et 16 mai 1705, le roi avait publié un règlement général sur le commerce des neutres et sur le commerce avec l'ennemi.

L'arrêt décidait que les vaisseaux danois et suédois qui viendraient pendant la guerre dans les ports du royaume, à vide ou chargés des marchandises dont était donnée la liste, et qui prendraient dans ces ports leur entière charge en vins, eaux-de-vie, sel ou autres marchandises de France, seraient exempts du droit de 50 sous par tonneau.

Les marchandises qu'ils étaient autorisés à porter étaient les mâts, planches et autres bois propres à la construction des vaisseaux; les bourdilles, bourdillons et merrains de toutes sortes servant à la fabrication des barriques; le goudron; le chanvre, le cuivre en masse, le cuivre en rosette, feuilles et rouleaux de cuivre jaune ou rouge seulement dégrossi; mitraille, airain, ferblanc, vitriol, couperose; fil de laiton, fil de fer, fer en barres, en feuilles, carré; acier; brai, suif, cuirs en poil; graine de lin, graine de chanvre, cire jaune, miel, soufre; alun, potasse, vidasse et autres cendres; noir à noircir et noir de fumée; rogues, beurres et fromages de Suède et de Holstein.

L'article suivant établissait une seconde catégorie de marchandises qui pouvaient être apportées sous la même condition de charger en retour les marchandises de France dont la sortie était permise, telles que le sel, le vin et les eaux-de-vie, pour une valeur au moins égale à celle des marchandises importées; mais cette seconde catégorie n'était pas exempte du droit de 50 sous. Elle comprenait les aignelins ou laines de Pologne et autres laines grossières des pays du Nord; amidon, ambre jaune, arsenic, azur; céruse fine; colle de poisson, cornes à lanternes, crayons de mines, crins; gruau, laiton, légumes, lin, litharge, or ou argent; mines de plomb ou minières; ocre rouge, pelleteries, plumes à écrire ou à faire lits; duvets de toutes sortes; saumon, stockfish, vaches de Russie, vermillon, caboches ou têtes de clous, limes, alènes, poinçons et outils, verre cassé, marcassite, verre de montagne.

Ces dispositions ne s'appliquaient qu'aux navires danois et suédois, nations neutres.

Quant au commerce avec l'ennemi, il était réglé par le

système des passeports. L'article 5 de l'arrêt du Conseil de 1705 décidait que les vaisseaux hollandais, ennemis, pourraient obtenir des passeports du roi pour venir en France apporter les marchandises désignées dans l'arrêt : azur, colle, bois de teinture, garance, fromage, rogue, borax, goudrons, bois de buis, bois à faire les barriques; à la charge par lesdits vaisseaux hollandais et autres ennemis de payer les droits de fret, et de charger en retour des marchandises françaises pour une valeur égale à celle des marchandises importées.

Dès le 18 septembre 1705, le député de la Chambre au Conseil général du commerce lui avait donné avis des formalités à accomplir et du cautionnement à fournir pour obtenir ces passeports. Il y eut immédiatement de la part des négociants établis à Bordeaux et dont plusieurs étaient originaires des pays du Nord et même de Hollande, mais ceux-ci avaient été naturalisés, une très grande quantité de demandes pour l'obtention des passeports. En l'automne de 1705 nous avons noté plus de cent vingt de ces demandes accompagnées chacune d'un cautionnement qui était le plus souvent de 3,000 livres.

Parmi ces demandeurs de passeports nous trouvons, fréquemment répétés, les noms de Saint-Criq, Draveman, Baumgarten, Duc, Egmont, Clock, Bruneau, Hoogstel, Denis, Lamothe, Both, Rapp, Luëtkens, Eyma, Rattier, Poyen, Van de Zande.

Ces demandes, qui continuèrent d'ailleurs à être accueillies pendant plusieurs années jusqu'à la paix, ramenèrent dans le port de Bordeaux une partie des navires qui avaient fréquenté ce port avant la guerre, et permirent l'écoulement d'une grande partie de nos produits de manière à ne pas interrompre complètement le commerce international.

La Chambre de commerce eut à s'occuper de la question des neutres et de celle des passeports à l'ennemi. Les négociants de Bordeaux lui avaient soumis un mémoire sur le commerce des nations neutres, dans lequel ils demandaient que la qualité de neutre fût reconnue aux villes hanséatiques. D'autres questions furent étudiées par la Chambre dans sa délibération du 11 mars 1706, à propos des vaisseaux ennemis naviguant avec le passeport français; elle examina les difficultés qui se présentaient pour équilibrer la valeur des marchandises importées avec celle des sels, vins et eaux-de-vie à exporter; elle exprima ses craintes sur les abus que pouvait couvrir le système

des passeports, et sur ceux qui résultaient du commerce en contrebande des colonies des îles françaises d'Amérique avec l'étranger.

Quelque temps après, le 16 décembre 1707, le député Fénelon donnait avis à la Chambre que le roi avait permis aux vaisseaux de Brême, Lubeck et Hambourg de venir en France avec passeport de Sa Majesté, porter des bois, merrains et produits du Nord, en payant les 50 sous de droit de fret par tonneau.

Une ordonnance du roi avait permis, en 1706, aux vaisseaux hollandais de porter en France des épiceries en payant double droit de fret, et aux vaisseaux de Hambourg de porter des huiles et des fanons de baleine venant de Hollande. Les négociants de Bordeaux s'empressèrent de faire des achats considérables, comptant les solder avec des vins; mais les permissions furent révoquées par une nouvelle ordonnance du 27 octobre 1706 qui occasionna des pertes considérables.

Les incertitudes et l'arbitraire qui accompagnaient le régime des passeports tantôt autorisés, tantôt révoqués, eurent souvent des conséquences désastreuses pour le commerce de Bordeaux; et cependant ce régime était nécessaire et utile pour pallier les maux de la guerre maritime, surtout dans les années de disette.

En 1709, de nombreux passeports pour les neutres et l'ennemi devinrent nécessaires pour suppléer à l'insuffisance de la récolte des grains. Les froids des premiers mois de 1708 avaient été si violents, qu'un grand nombre de pieds de vigne étaient morts de la gelée; et l'été fut si aride, que la récolte des céréales fut extrêmement réduite. Le 31 janvier 1709, les maîtres des vaisseaux hollandais qui étaient venus pour charger des vins, et qui ne pouvaient trouver à faire leur approvisionnement, firent représenter par le sieur Lafore, courtier interprète, que « Dieu ayant affligé cette province d'une gelée extraordinaire » sur le sep de la vigne, les vins étaient montés à un si haut » prix, qu'il leur était impossible d'exécuter les ordres à prix » limités qu'ils avaient reçus pour faire leurs cargaisons, ce » qui les obligeait à demander la liberté *d'aller au sel* », c'est-à-dire à La Rochelle et aux îles voisines.

Bordeaux ne pouvait vendre son vin; mais il fallait acheter du blé. C'était la préoccupation générale.

La séance de la Chambre de commerce du 13 juin 1709 fut

présidée par l'intendant, M. de la Bourdonnaye. On constata que la province était menacée d'une disette, et qu'il était urgent de prendre des mesures pour y porter remède. On écrivit aux intendants de Bretagne et de Languedoc pour savoir quelle ressources ces deux provinces pourraient offrir. Il fallait aussi s'adresser à l'étranger, aux pays neutres d'abord, à la Pologne, à la Suède, au Portugal; même aux pays ennemis. Le roi promit de donner des passeports pour tous vaisseaux, amis ou ennemis, portant des grains de n'importe quelle provenance; il leur permit de commercer librement sans être astreints à prendre des marchandises de retour dans les ports français.

La misère était affreuse à Bordeaux. Le pain était mélangé d'herbes desséchées, de fèves, de pois avec un peu d'orge ou de seigle et rarement de froment. Il coûtait 2 sous 6 deniers la livre, soit un peu plus de 90 de nos centimes, tandis que peu auparavant le pain bis ne se payait que 10 deniers. Toutes les denrées alimentaires avaient augmenté de prix dans d'énormes proportions. Les eaux-de-vie, qui valaient naguère 38 livres les 32 veltes, étaient montées à 160 livres. Le vin était hors de prix et ne se vendait pas.

La disette était devenue d'autant plus grande que la peste s'était déclarée à Dantzick, le grenier et le grand marché des blés de Pologne et du Nord; et que toute communication avait cessé avec cette place.

M. de la Bourdonnaye convoqua chez le sous-maire, M. de Ségur-Cabanac, en l'absence du maire, les principales autorités de la ville et du Parlement, les jurats, les juge et consuls de la Bourse, les directeurs de la Chambre de commerce, les notables négociants faisant le commerce du Nord. Il proposa de former une Compagnie pour faire venir des grains des pays étrangers.

Sur les objections des négociants que les ennemis s'empareraient du convoi, il exposa un système de passeports qui seraient délivrés par le marquis de Boussac, ambassadeur de France en Pologne, aux navires chargeant à Dantzick ou dans d'autres ports, et qui mettraient ces bâtiments à l'abri des captures.

Les blés furent achetés; mais les vents contraires retardèrent pendant longtemps l'arrivée à Bordeaux des navires qui les portaient.

La famine n'était pas redoutable seulement en France. Il ne

faut pas oublier que les colonies recevaient de la mère-patrie la plus grande partie de leur alimentation, le bœuf salé, les poissons secs et salés, la morue, les harengs, le beurre, le fromage, les farines, les vins, les eaux-de-vie ; et qu'il leur était sévèrement interdit de s'approvisionner à l'étranger.

Bordeaux n'avait plus de farines et de conserves à expédier aux îles d'Amérique ; comment parer à la pressante nécessité de fournir des vivres pour nourrir les colons et les nègres ? On proposa de permettre temporairement le ravitaillement des colonies par les Anglais et les Hollandais ; mais les négociants de Bordeaux s'opposèrent énergiquement à l'adoption de cette mesure, et prirent l'engagement de faire toutes les fournitures nécessaires sans qu'on eût besoin de permettre l'immixtion des étrangers dans le commerce colonial.

Ils se plaignirent de ce que certains négociants étrangers établis à Bordeaux, et non naturalisés, éludaient les défenses faites aux étrangers de commercer avec les îles, et faisaient venir, avec passeports du roi, des vaisseaux hollandais pour les employer à ce commerce qui devait leur rester prohibé.

Le contrôleur général, M. de Pontchartrain, donna raison aux négociants bordelais, et leur assura qu'il ne délivrerait pas de passeports aux vaisseaux irlandais et hollandais pour porter des vivres aux colonies françaises.

Mais la nécessité, plus puissante que les règlements, ne permit pas aux colons de nos Antilles d'attendre les approvisionnements incertains, insuffisants, et à prix exagérés, que promettaient plus souvent qu'ils n'expédiaient les négociants de Bordeaux ; elle donna naissance à une contrebande considérable, favorisée non seulement par les habitants, mais par les plus hautes autorités des colonies, notamment par les gouverneurs. Bordeaux n'expédiant que peu de vivres, on les accepta de qui en offrait, des Anglais et des Hollandais.

Ce commerce interlope fait avec nos îles par les rapides voiliers des îles voisines, était bien difficile à réprimer, si ce n'est impossible, parce que l'État n'avait pas les navires de guerre nécessaires pour surveiller ces côtes lointaines, et donner la chasse aux contrebandiers.

Et comment protéger la mer des Antilles quand le roi ne possédait même pas des croiseurs de guerre pour protéger l'embouchure de la Gironde ?

Les corsaires de Jersey et de Guernesey venaient enlever nos barques de cabotage jusqu'à l'entrée de la rivière. Ceux d'Espagne, quoique leur pays fût en paix avec la France et son allié, s'emparaient des vaisseaux neutres, sans souci du droit international, et des vaisseaux anglais et hollandais porteurs des passeports royaux.

Le roi donna ordre à son ambassadeur en Espagne, M. de Blécourt, de réclamer énergiquement auprès du roi d'Espagne et d'exiger la restitution des prises ou le paiement de leur valeur.

La Chambre de commerce s'adressait vainement au roi pour la protection, sinon des mers coloniales qui était impossible, sinon du littoral de l'Océan, ce qui était difficile, du moins de l'embouchure de la Gironde.

Le roi n'avait plus ni flottes de guerre, ni navires équipés et armés, ni argent. Il possédait encore à Rochefort quelques navires qui restaient sans emploi faute de fonds pour les mettre en état; il pouvait les mettre à la disposition des particuliers pour la course, et il le faisait souvent. Le ministre proposa à la Chambre de commerce la frégate *la Nymphe*, pour l'armer et courir sus aux pirates des côtes. La Chambre eût préféré la frégate *l'Aurore*. Elle délégua un de ses membres, Bilate, pour aller à Rochefort examiner les vaisseaux proposés.

Au retour de celui-ci, eut lieu une assemblée à laquelle prirent part les *anciens*, convoqués par la Chambre, pour aviser, sur le refus du ministre d'accorder l'*Aurore*, aux moyens d'armer et d'entretenir la *Nymphe*. La Chambre demanda à lever 10 et 20 sous par tonneau sur les navires entrant en rivière. M. de Pontchartrain refusa.

L'affaire fut reprise quelque temps après, quand il fallut protéger des convois chargés de grains. Le 16 septembre 1711, un arrêt du Conseil autorisa l'armement; M. Bruneau, l'un des directeurs, partit pour Rochefort afin de s'entendre avec M. de Beauharnais, intendant de la marine. M. de Beauharnais fit armer la *Nymphe*, la pourvut de vivres et de munitions. M. de la Galissonnière choisit les officiers et les matelots. On imposa à chaque négociant notable une contribution de cinq cents livres. On soumit à un tarif les navires, même les barques d'Arcachon et de Royan. Et la *Nymphe* partit pour protéger le convoi de grains venant de Bretagne.

Après diverses vicissitudes, la *Nymphe*, commandée par le capitaine de Brach, s'empara d'un corsaire de Jersey, et amena heureusement en rivière le convoi de Bretagne composé de quatre-vingt-seize voiles. Un jugement de l'Amirauté avait adjugé au roi le corsaire pris par la *Nymphe*. La Chambre réclama et obtint gain de cause.

Le régime des passeports et des permissions de commerce accordées aux ennemis en temps de guerre, aurait rendu plus de services si l'arbitraire et les changements de vues du gouvernement n'avaient souvent donné lieu à de graves difficultés et occasionné des pertes considérables au commerce. Ainsi, le 19 novembre 1710 parut une ordonnance révoquant tous les passeports qui avaient été récemment accordés. A ce moment, un grand nombre de navires étaient chargés en Hollande pour compte de négociants de Bordeaux et sur navires hollandais de marchandises permises, et on chargeait à Bordeaux, pour la Hollande, sur navires hollandais, de grandes quantités de vins et d'eaux-de-vie. La Chambre de commerce fit entendre ses plaintes, elle invoqua l'appui du maréchal gouverneur de la province, de l'intendant, du premier président. Elle dépêcha un courrier à son député au Conseil du commerce, Fénelon, pour demander au moins le temps nécessaire pour renvoyer les vaisseaux déjà chargés dans les deux pays.

Le courrier revint porteur de la grâce accordée par le roi.

Cependant peu après, le 23 février 1711, le commissaire de la marine Lombard déclara aux négociants que M. de Pontchartrain refusait d'accorder des passeports pour s'en retourner aux navires hollandais qui étaient à ce moment chargés ou en charge à Bordeaux. La Chambre de commerce, vu les pertes immenses que cette mesure occasionnerait au commerce et aux vendeurs des vins et autres denrées, invoqua, comme précédemment, l'appui des *grands de la ville* : l'archevêque, le gouverneur, le premier président, l'intendant. On expédia un courrier aux ministres Desmarets et Pontchartrain, et satisfaction fut obtenue.

Les passeports seuls permirent à cette époque quelques relations maritimes.

Quand nous étudierons le mouvement de la navigation, nous constaterons que le chiffre total du tonnage, qui était d'environ 156,000 tonneaux en 1702 avant la fermeture des ports, perdit,

immédiatement après cette fermeture, 70,000 tonneaux, et l'année suivante 110,000 tonneaux.

Avec les passeports, le chiffre se releva de près de 50,000 tonneaux.

Dans toute cette période de guerre, pas un seul navire de Bordeaux ne fut expédié pour les colonies des Antilles.

A la crise commerciale occasionnée par la guerre était venue se joindre une crise financière engendrée par la rareté des monnaies d'or et d'argent, et la dépréciation des traites et effets de commerce.

Dès 1706, l'argent était extrêmement rare et les traites de Bordeaux sur Paris perdaient de 7 à 8 pour 100.

Le fermier des fermes royales refusait d'accepter des traites sur Paris, et exigeait le paiement des droits en espèces. Il faisait ainsi voiturer hors Bordeaux des sommes considérables en métaux monnayés, occasionnant leur rareté et mettant les commerçants dans l'impossibilité d'acquitter les droits.

La crise fut encore accentuée par l'émission que fit l'État de billets de monnayage dont il imposa le cours forcé. La déclaration du roi à cet effet porte la date du 18 octobre 1707. M. de Queyzac, premier jurat, qui en avait reçu la notification officielle, fit assembler les jurats à l'Hôtel de Ville. La Chambre de commerce délibéra à la Bourse. On fut unanime dans les deux assemblées pour repousser le cours forcé. Les jurats et les directeurs du commerce allèrent visiter l'archevêque, le maréchal de Montrevel, l'intendant, leur remirent copie de leur mémoire, et invoquèrent leur protection.

Cette crise dura longtemps. En 1711, le receveur des fermes continuait à refuser les traites sur Paris, à exiger le paiement des droits en numéraire et à transporter les espèces hors Bordeaux. Le nouvel intendant, M. de Lamoignon de Courson, défendit, le 5 février, au sieur Fériol, caissier du grand bureau des fermes, de voiturer des espèces hors la ville, et lui enjoignit de recevoir en paiement les traites sur Paris.

L'ensemble de cette période, occupée par la guerre de la succession d'Espagne, fut peu favorable aux opérations du commerce. Aussi Bordeaux accueillit avec bonheur l'annonce de la paix avec l'Angleterre, la Prusse, la Hollande, la Savoie et le Portugal, conclue à Utrecht le 11 avril 1713, et de celle conclue peu après avec l'Empire.

La paix fut annoncée aux jurats par lettres du roi et de M. de la Vrillière, qui ordonnèrent d'en faire solennelle publication.

Cette publication eut lieu le 27 juin. Les jurats montèrent à cheval à l'Hôtel de Ville en robes et chaperons de livrée. Ils étaient précédés de leurs timbaliers et trompettes, du hérault d'armes, du massier, du fourrier, des sergents, des huissiers, du corps de ville, tous montés sur de beaux chevaux parés d'un flot de rubans rouges et blancs à la têtière. Puis venaient le guet à pied et à cheval; les officiers des troupes bourgeoises, au nombre de cent cavaliers en parures d'or et d'argent avec plumes et cocardes, montés sur de magnifiques chevaux enrubannés de diverses couleurs à la têtière et à la queue.

Le cortège marchait au bruit du canon, au son des cloches et aux fanfares des trompettes. Les publications furent faites aux lieux accoutumés avec grand concours de monde. Il fut jeté de l'argent au peuple.

A l'Hôtel de Ville fut ensuite servie une abondante collation.

Pour la clôture de cette réjouissance, le *Te Deum* fut chanté en l'église de Saint-André par M^gr^ l'archevêque entouré du clergé et de toutes les autorités, du Parlement, de la Cour des Aydes, des jurats, des juge et consuls de la Bourse, des directeurs du commerce, des trésoriers de France.

Après le *Te Deum*, les troupes bourgeoises, au nombre de plus de 10,000 hommes, se rangèrent en haie sur le passage du gouverneur, le maréchal de Montrevel, qui vint, accompagné de beaucoup de noblesse, souper à l'Hôtel de Ville avec les jurats, et partager avec eux la joie publique.

## ARTICLE 2. — *De la paix d'Utrecht à la guerre de la succession d'Autriche (1713-1744).*

La France était en paix avec toutes les puissances de l'Europe quand mourut Louis XIV en 1715. Cette paix, sauf quelques mois de guerre avec l'Espagne, en 1719, dura près de vingt-huit ans et permit au commerce bordelais de prendre un développement considérable.

A ses anciennes relations avec l'Angleterre, la Hollande, les

pays du Nord d'une part, et l'Espagne de l'autre, Bordeaux va joindre le commerce avec la côte de Guinée et avec les îles françaises d'Amérique, qui prendra une importance de plus en plus considérable, jusqu'au moment où il sera détruit par les erreurs et les guerres de la République.

Trois grands événements ont marqué le commencement de cette période de paix et de commerce : 1° le traité de commerce avec l'Angleterre; 2° les conséquences du système de Law; 3° la réglementation du commerce avec les colonies.

Déjà quelques années avant la signature de la paix, l'Angleterre s'était fatiguée de la guerre qu'elle soutenait depuis si longtemps dans le but d'empêcher la réunion sous un même roi de l'Espagne et de la France; et lorsque par la mort en 1711 de l'empereur Joseph Ier, son frère, l'archiduc Charles, fut devenu héritier de l'Empire en même temps qu'il continuait à réclamer la couronne d'Espagne, l'Angleterre qui ne tenait point à favoriser la reconstitution de la puissance de Charles-Quint, et qui ne voulait pas plus l'annexion de l'Espagne à l'Empire qu'à la France, s'empressa de se retirer de la lutte, et signa, le 8 octobre 1711, les préliminaires de paix.

On s'occupait activement à Bordeaux, comme au Conseil général du commerce à Paris et chez les hommes d'État, des conditions auxquelles pourraient se renouer les affaires avec l'Angleterre si longtemps interrompues.

Un fait grave pour les intérêts français, et surtout pour les intérêts bordelais, s'était accompli quelques années auparavant. Le 27 décembre 1703, le Portugal s'alliant à l'Angleterre contre la France, avait fait un traité qui reçut le nom de l'ambassadeur anglais Methuen, et aux termes duquel les vins de Portugal ne devaient jamais payer pour les droits d'entrée en Angleterre qu'une quotité très inférieure à la taxe des vins français. Depuis cette époque, les vins français furent assujettis au droit d'entrée de 50 livres sterling par tonneau. Sous cette charge et sous l'interruption de commerce causée par la guerre, la consommation des vins de France et notamment celle des vins de Bordeaux avait à peu près cessé, tandis que celle du Portugal et de l'Espagne s'était élevée à plus de 20,000 tonneaux.

Le député de la Chambre de commerce auprès du Conseil royal du commerce à Paris. M. de Fénelon, auquel la Chambre avait fourni les documents nécessaires, avait présenté, avant

même la signature des préliminaires de paix, un mémoire extrêmement remarquable. Il avait établi que pour obtenir l'adoucissement des droits que les Anglais levaient sur nos vins, il était nécessaire d'adoucir ceux que nous levions sur leurs marchandises, et de rapporter les prohibitions relatives à leurs draperies.

Si la prohibition en France des draperies anglaises, disait-il, a pu être favorable à quelques fabriques de draps du Nord, elle ne l'a pas été aux fabriques de draps communs du Midi, qui complétaient autrefois les assortiments faits par le commerce de Bordeaux avec les draps fins d'Angleterre, et dont le débit a été arrêté parce que les Anglais se sont mis à fabriquer ces sortes de draps communs; elle a été fatale à la vente des produits de notre sol, sel, vins et eaux-de-vie.

Il indique que par représailles les Anglais ont augmenté les droits sur les vins et eaux-de-vie, mais en laissant subsister les anciens droits sur ceux d'Espagne et de Portugal, de telle façon que le débit des vins français a été bien diminué.

Sa conclusion était qu'il fallait rétablir la liberté que les Anglais avaient autrefois de vendre leurs draperies en France, et que si on ne pouvait revenir au commerce d'avant 1659, parce que l'Angleterre avait établi des manufactures de soies et de draperies grossières, on aurait au moins la perspective d'augmenter le débit de nos vins et eaux-de-vie, de nos toiles à voiles, meilleures que celles de la Hollande, et de nos sels, plus estimés que ceux du Portugal.

Il n'est pas inutile de remarquer qu'à cette époque la Chambre de commerce établissait à 90, 100 et 105 livres le tonneau, le prix moyen des vins de graves rouges, ce qui portait la proportion du droit, élevé à 55 livres sterling par tonneau, à 13 fois le prix de la marchandise.

En 1713, M. de Fénelon accompagna à Londres le duc d'Aumont, ambassadeur de France. Ses efforts furent inutiles. Le traité d'Utrecht laissa subsister le droit porté à 55 livres sur les vins français en Angleterre, et la prohibition d'entrée des étoffes anglaises en France.

Nous verrons cette double question se soulever à nouveau quelques années plus tard, en 1721. Il s'agissait encore, après le traité de la triple alliance, conclu le 4 janvier 1717, entre la France, l'Angleterre et la Hollande, des vins et des étoffes. Le

député à Paris de la Chambre de commerce de Bordeaux, qui était alors le sieur Bilate, envoya à la Chambre un mémoire dont les conclusions avaient été adoptées au bureau des députés au Conseil du commerce.

Ces tentatives restèrent sans résultats.

Mais il est important de remarquer que l'exagération des droits sur les vins ne s'appliquait qu'à l'Angleterre et non à l'Écosse et à l'Irlande, qui avaient des tarifs beaucoup plus réduits. Aussi voyons-nous un mémoire du 7 mai 1717 faire observer que les vins payant en Angleterre 55 livres sterling par tonneau, on s'attache à y envoyer ceux des premiers crus, soit 450 à 500 ou 600 tonneaux tout au plus par année. On ne comprend pas en ce nombre, ajoute-t-il, les vins chargés pour Écosse et pour Irlande.

Le total, depuis le rétablissement du commerce, s'élevait à environ 6,000 tonneaux, tandis que la Hollande en prenait 35,000, mais aux prix de 20 à 40 écus.

Pendant que reprenait lentement le commerce avec l'Angleterre, plus activement celui avec la Hollande, la place de Bordeaux était en proie à des crises financières dues à des causes diverses et aussi aux conséquences du système de Law.

Après la signature de la paix, plusieurs maisons qui avaient contracté des engagements ou passé des marchés aux prix de guerre furent durement éprouvées, une crise financière considérable se déclara et occasionna de nombreuses faillites.

Dans les mœurs des magistrats de cette époque, la faillite était un crime que le malheur et la bonne foi n'atténuaient point. Si le failli n'était plus puni de mort comme au XVI^e siècle, il était traité avec la plus grande rigueur. A Bordeaux, en 1715, le lieutenant criminel faisait saisir et emprisonner le failli, et déposait ses livres et papiers au greffe. Malgré les représentations des directeurs du commerce à propos de ces rigueurs inutiles et de l'inconvénient de divulguer inutilement les affaires commerciales, le Parlement soutint le lieutenant criminel sur l'incarcération des faillis faite par lui, et le dépôt de leurs livres à son greffe.

La Chambre prétendait au contraire que la juridiction des faillites appartenait non aux tribunaux criminels mais au Tribunal consulaire, juge naturel des matières commerciales. Les délégués des directeurs, revêtus de leurs robes de céré-

monie, se rendirent au Parlement et se présentèrent au premier président de la Caze, au président de Gourgues et à plusieurs conseillers. Ces magistrats leur promirent un arrêt de règlement pour que le lieutenant criminel n'agisse plus contre les faillis qu'au cas de banqueroute. L'arrêt fut rendu le 11 mai; il portait défense provisoire de prise de corps contre les faillis, et ordonnait le dépôt de leurs livres au greffe de la juridiction consulaire. Le 10 juin cet arrêt fut confirmé par déclaration royale.

Le lieutenant criminel ne se tint pas pour battu, et parvint à obtenir de la Chambre de la Tournelle du Parlement un arrêt ordonnant que ce magistrat continuerait ses poursuites et saisies par corps contre les faillis malgré l'arrêt du 10 juin et sa confirmation par le roi.

Les circonstances défavorables au commerce avaient amené un si grand nombre de faillites que, suivant les expressions de la Chambre « plusieurs des plus fameux négociants du » royaume et notamment de cette ville étaient obligés de faire » faillite ». Les directeurs du commerce convoquèrent les principaux commerçants en assemblée extraordinaire afin de chercher remède à ces malheurs. L'intendant, M. de Courson, y assista. On proposa divers moyens financiers qui eussent été déplorables, tels que le rehaussement du prix des monnaies et le cours forcé des billets de monnayage. L'assemblée se montra plus pratique en proposant de se montrer plus facile pour les conditions de concordat, de réduire à la moitié au lieu des trois quarts la majorité en sommes, et de se montrer favorable à la liquidation de la faillite et à la reprise par les faillis de leurs affaires, mesures qui n'étaient pas demandées seulement dans l'intérêt de ces débiteurs, mais surtout dans l'intérêt de leurs créanciers que ruinaient les longueurs et les frais des procédures, et dans l'intérêt général qui exigeait la continuation du commerce.

Le contrôleur général reçut de l'intendant le mémoire de la Chambre et le communiqua au Conseil du commerce à Paris. Le duc d'Orléans, régent, demanda la liste des faillis. Le 10 août une déclaration royale attribua juridiction aux juge et consuls de la Bourse sur les effets civils des faillites. Cette déclaration n'avait qu'un caractère provisoire ; elle fut successivement prorogée pour 1716, pour 1717, et plusieurs fois encore.

C'est au moment de cette crise aiguë que les directeurs du commerce de Guienne reçurent le 13 août 1716 de M. de Fénelon, leur député à Paris, les lettres patentes portant établissement de la Banque royale de Paris. Elle avait été établie le 6 mai au capital de 6 millions de francs, divisé en 1,200 actions de 5,000 francs payables un quart comptant en espèces, et trois quarts en billets d'État qui perdaient alors près de 80 pour 100. Les principales opérations de la Banque devaient être analogues à celles de la Banque d'Angleterre fondée depuis 1694. C'étaient l'escompte des billets de commerce, la réception des dépôts, et l'émission de ses propres billets payables en espèces au porteur et à vue.

La Banque escompta à 6 pour 100, bientôt même à 4 pour 100, les effets de commerce qui ne trouvaient auparavant preneurs qu'au taux de 2 et demi pour 100 par mois. Dès lors tout le monde des affaires courut aux guichets de la Banque y porter les billets souscrits par les négociants et recevoir en échange des billets émis par la Banque, remboursables à présentation et en espèces invariables de titre et de poids.

Le crédit, jusqu'alors inconnu en France, venait de naître, et la confiance publique dans la solvabilité de la Banque devint complète et générale lorsqu'au mois de mai 1717 les comptables des caisses royales reçurent l'ordre d'accepter les billets de la Banque comme argent en paiement des droits et des impôts.

Le commerce de Bordeaux profita largement de ces facilités d'escompte et de crédit pour ses relations avec l'intérieur, et aussi pour celles avec les colonies et avec l'étranger, notamment avec l'Angleterre et la Hollande, avec lesquelles le change avait toujours été très cher, et le commerce maritime reçut une énergique impulsion, qui devait s'augmenter encore lorsque, le 4 décembre 1718, la *Banque générale* de Law perdit son caractère d'établissement privé et devint la *Banque royale*.

La Banque répondait aux besoins du commerce et les bureaux qu'elle établit dans les principales villes du royaume étendirent considérablement son action. Le bureau de la Banque royale avait été établi à Bordeaux dans les bâtiments de la Bourse.

Malheureusement Law voulut créer une société qui fut d'abord distincte de la Banque, celle de la Compagnie d'Occident, sur le type des anciennes Compagnies qui n'avaient pu réussir.

En vain obtint-il, pour cette Compagnie nouvelle, les monopoles et les privilèges les plus excessifs. Elle se proposait de coloniser et de mettre en culture cette immense vallée du Mississipi qui s'étend du Canada au golfe du Mexique et où l'on comptait exploiter des mines d'or et d'argent. Bientôt cette Compagnie absorba celles du Sénégal et des Indes Occidentales et prit le nom de *Compagnie des Indes*. On lui accorda le monopole du tabac, le monnayage des matières d'or et d'argent, et le bail des fermes générales qu'un arrêt du Conseil enleva, en 1719, au fermier Aymar Lambert.

La Compagnie des Indes ne reposait que sur des espérances chimériques, et malgré l'engouement général et l'agiotage effréné qui firent monter avec une rapidité vertigineuse le taux des actions à des prix insensés, la réaction ne devait pas tarder à s'opérer avec une vitesse foudroyante. Pendant les folies de la rue Quincampoix, alors que l'action montait en octobre 1719 à plus de 20,000 livres, on citait parmi les joueurs les plus audacieux et un moment les plus heureux, un Bordelais, M. d'Alesme, ce fils d'un conseiller au Parlement qui avait assassiné son père, et qu'à cause de cet *accident* M. le premier président de Pontac s'était abstenu de présenter, en 1690, pour acheter une charge de nouvelle création.

Pour soutenir la Compagnie des Indes, Law eut l'idée fatale de la réunir à la Banque royale, qu'elle ne devait pas tarder à entraîner dans sa chute.

Nous n'avons pas à faire ici l'histoire de ce qu'on a appelé le système de Law. Il s'écroulait avant la fin de l'année 1720. La concurrence que le papier avait faite au métal se termina d'une fâcheuse façon pour les porteurs de ces billets naguère si recherchés, bientôt dépréciés, que l'État lui-même ne voulait plus recevoir dans ses caisses, et désormais sans valeur.

La crise financière avait atteint les espèces métalliques dont on avait à diverses reprises, dans cette courte période de trois ans, tantôt élevé tantôt diminué la valeur par des édits ou arrêts royaux, et auxquelles on avait en outre fait subir des altérations nombreuses.

Les négociants de Bordeaux en avaient été victimes dans le change avec la Hollande lorsqu'en 1718, après un édit portant en France augmentation de la valeur nominale des espèces, les tribunaux hollandais, se refusant à sanctionner cette

mesure, qui ne pouvait atteindre leurs nationaux, condamnèrent les tireurs de lettres de change à indemnité envers les preneurs.

Nous pensons, toutefois, que si la liquidation du système de Law infligea des pertes sensibles et individuelles aux spéculateurs bordelais, il ne paraît pas qu'au moment où s'effondra la fameuse Compagnie la situation de la place de commerce ait subi une perturbation aussi grave que celle qui avait suivi la crise de 1715 et amené de si fortes et si nombreuses faillites. Les registres de la Chambre de commerce en auraient conservé les traces.

Après l'orage passé, ce qui resta du mouvement trop violent donné aux affaires et à la circulation exagérée du papier, ce fut la création du crédit, l'habitude de négociation de billets et de traites mieux garanties, et l'abaissement du taux de l'intérêt et de l'agio ou change de place à place.

Le commerce reprit à l'intérieur, ainsi qu'avec les nations étrangères, quoique restreint par les lois de douanes pour l'Angleterre.

Une nouvelle branche de commerce, jusqu'alors d'une médiocre importance pour le port de Bordeaux, et d'ailleurs empêchée par la guerre maritime, allait prendre un développement considérable, quelquefois exagéré; et, dans ce dernier cas, arrêté par les pertes et les faillites. C'était celle du commerce avec les colonies.

Pendant longtemps le commerce colonial n'avait pas eu de réglementation fiscale bien établie et s'était trouvé exposé aux prétentions et aux exactions des fermiers des domaines et des douanes.

Des arrêts du Conseil de 1670 et de 1671 avaient accordé des facultés d'entrepôt et de transit à l'ancienne Compagnie des Indes Occidentales; et lorsque cette Compagnie eut été supprimée par édit de 1674 et que le commerce des Indes eut été déclaré libre et permis à tous les Français; que la même liberté eut été accordée pour les îles du groupe français des Antilles : la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Domingue, divers édits de 1674, de 1677 et de 1701 exemptèrent des droits de sortie les marchandises françaises chargées pour les colonies.

Les fermiers renouvelaient fréquemment leurs tentatives pour méconnaître ou restreindre les facultés d'entrepôt et de

transit, et pour éluder les exemptions de douanes. Ainsi la ferme, qui reconnaissait le droit d'entrepôt à Nantes, le refusait à Bordeaux.

Les lettres patentes d'avril 1717 vinrent régler la situation fiscale du commerce des colonies. Elles furent enregistrées au Parlement de Bordeaux.

Ces lettres déterminèrent les ports autorisés à faire les armements de vaisseaux pour les îles et colonies françaises. Ces ports étaient : Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Cette. On remarque que Marseille n'y figure pas.

Toutes les denrées et marchandises, soit du cru et de la fabrique du royaume, même la vaisselle d'argent ou autre ouvrage d'orfèvrerie, les vins et eaux-de-vie de France, de Guienne ou autres provinces, destinées à être transportées aux îles et colonies françaises, étaient déclarées exemptes de tous droits de sortie et d'entrée, à l'exception de ceux dépendant de la ferme générale des aydes et domaines.

Quant aux marchandises provenant des îles et destinées à la consommation du royaume, elles devaient payer pour droits d'entrée dans les ports désignés, savoir : la moscouade ou sucre brut, 2 livres 10 sous le cent pesant, dont 33 sous 4 deniers au fermier du domaine d'Occident, et 16 sous 8 deniers au fermier général des cinq grosses fermes ; les sucres terrés ou cassonades, 8 livres le cent pesant, dont 2 livres au fermier du domaine d'Occident et 16 sous 8 deniers au fermier des cinq grosses fermes ; l'indigo, 100 sous le cent pesant ; le gingembre, 15 sous ; le coton en laine, 30 sous ; le rocou, 2 livres 10 sous ; la casse, 1 livre ; le cacao, 10 livres ; l'écaille de tortue, 7 livres ; les cuirs secs et en poil, 5 sous la pièce ; le tout pour ces derniers objets au profit des cinq grosses fermes.

Toutes les marchandises et denrées de toutes sortes du cru des îles et colonies françaises, eurent le droit, à leur arrivée, d'être entreposées dans les ports d'arrivée ; au moyen de quoi, lorsqu'elles sortaient de l'entrepôt pour être reportées en pays étranger, elles devaient jouir de l'exemption des droits d'entrée et de sortie, même de ceux appartenant au fermier du domaine d'Occident, à la réserve de 3 pour 100 auxquels elles étaient seulement sujettes.

Les magasins servant à l'entrepôt des marchandises et

denrées du royaume destinées pour les colonies, et de celles dites coloniales, devaient être choisis par les négociants, à leurs frais, et fermés par trois clefs différentes, l'une pour le fermier d'Occident, l'autre pour le fermier des cinq grosses fermes, et la troisième pour le représentant des négociants.

Le commerce de Bordeaux obtenait ainsi satisfaction sur ces points importants de la modération des droits fiscaux et de la faculté d'entrepôt et de transit.

Il avait également obtenu par édit du mois de janvier 1716, pour le port de Bordeaux, comme pour ceux de Rouen, de Nantes et de La Rochelle, l'autorisation de faire librement la traite des nègres, qui était considérée comme l'auxiliaire nécessaire du commerce des colonies, à la charge d'une redevance de 20 livres par tête de nègre introduite aux îles.

Le port de Bordeaux ne s'empressa pas d'ailleurs de profiter de cette permission. En 1717 il n'expédia qu'un navire pour la côte de Guinée, le *Saint-Jean-Baptiste*, de 70 tonneaux et de 12 hommes d'équipage; en 1740, il ne comptait encore que trois navires employés à la traite.

Un autre point important formait l'objet des réclamations des négociants bordelais pour le commerce des colonies, c'était l'exécution des lois et règlements qui assuraient aux ports français le monopole de ce commerce à l'exclusion des ports étrangers.

Presque tous les armements faits à Bordeaux pour les colonies depuis la paix de 1713 avaient donné des pertes énormes qui avaient souvent englouti le capital tout entier, et avaient été la plus importante cause des faillites dont nous avons parlé. Lorsque les chargements faits avec empressement à Bordeaux pour les îles, abandonnées depuis plusieurs années et que l'on supposait démunies des denrées que la guerre avait empêché de leur expédier, étaient arrivés à destination, ils avaient trouvé ces îles largement approvisionnées par la contrebande interlope que faisaient d'île étrangère à île française les navires anglais et hollandais. C'était surtout l'île de Sainte-Lucie qui servait aux Anglais d'entrepôt pour cette contrebande.

Ce commerce avait été favorisé par les habitants qui ne recevaient plus les denrées de France, et que la nécessité avait obligés à recevoir de l'étranger les vivres et les marchandises dont ils avaient besoin; ils continuaient à les recevoir, parce

que les marchandises anglaises et hollandaises leur coûtaient moins cher que celles venant de Bordeaux ou de Nantes. Il en était ainsi, non seulement pour les étoffes et les articles manufacturés, mais encore pour divers objets d'alimentation, tels que les viandes salées et les poissons salés que nous achetions nous-mêmes aux Anglais et aux Hollandais et que nous ne pouvions apporter aux îles que de seconde main.

D'autre part, les colonies prétendaient lever des taxes sur les marchandises objet du trafic et sur les navires. Le conseil supérieur de l'île Saint-Domingue avait, de sa propre autorité, imposé aux cabaretiers et aubergistes débitant les vins une augmentation de 150 francs par an. Il faisait payer une taxe de 30 sous par barrique de sucre brut et de 3 livres par barrique de sucre blanc expédiée; il percevait 4 livres par tonneau d'encombrement sur chaque navire arrivant à Saint-Domingue.

Les directeurs du commerce de Guienne avaient, dès 1715, porté leurs plaintes sur ces divers objets et demandé la levée des impositions à Saint-Domingue, et que le roi tînt la main à l'interdiction absolue du commerce des étrangers avec les îles françaises.

A cette époque furent dressés des états des marchandises importées et de celles exportées au port de Bordeaux qui nous ont permis de puiser nos indications dans des documents d'une authenticité incontestable.

Nous n'avons pas retrouvé les états de 1715 et de 1716. Nous possédons celui de 1717. Un mémoire de la Chambre, du 7 mai 1717, fait remarquer que les quantités indiquées dans ces états sont rigoureusement exactes; mais que les prix qui y sont portés sont des prix de moyenne établis par la douane, et non les prix réels qui ont varié avec le moment de la vente et la qualité de la marchandise. Ainsi, il fait remarquer que les vins pour l'Angleterre se paient 4 à 500 livres le tonneau, et qu'il y a même des crus meilleurs qui se paient de 6 à 7 et 800 livres, et les Pontac *jusqu'à mil livres*; mais que pour l'Angleterre on n'a expédié depuis deux ans que de 450 à 500 ou tout au plus 600 tonneaux à cause du droit de 55 livres sterling par tonneau.

Nous résumons ainsi le tableau du commerce pour 1717.

Le commerce avec l'étranger formera un article distinct de celui des colonies.

Le port de Bordeaux avait reçu de l'étranger :

*Angleterre, Écosse, Irlande :*

En chanvre, fer, froment, beurre, bœuf salé, etc., une valeur de........................................ 543,624l

*Hollande :*

| | | |
|---|---|---|
| Fromage, à 25 livres le quintal .. | 254,830l | |
| Garance, à 45 livres le quintal.... | 1,281,145 | |
| Divers........................... | 148,253 | |
| | | 1,684,228 |

*Nord :*

Planches, merrains, cuivres, fers, etc...... .... 331,564

*Espagne :*

Huile, cochenille, fer en barres................ 79,539

Ensemble...... 2,638,955l

L'exportation était beaucoup plus importante :

*Angleterre, Écosse, Irlande :*

Vins. — 6,000 tonneaux, de 105 à 180 livres le tonneau.
Eaux-de-vie. — 3,500 barriques, à 65 livres la barrique, etc.

Ensemble...... 1,386,797l

*Hollande :*

Vins. — 34,075 tonneaux, à 18, 28, 30 écus.
Eaux-de-vie. — 1,920 barriques, à 60 livres, etc.

Ensemble...... 4,489,236

*Nord, villes hanséatiques, Danemark et Suède :*

Vins. — 6,500 tonneaux, à 28 et 30 écus.
Eaux-de-vie. — 1,920 barriques, à 60 livres, etc.

Ensemble...... 828,857

Total............. 6,704,890l

Bordeaux avait reçu des Antilles :

En sucres, à 20, 26 et 36 livres le quintal; en indigo, à 3 livres 10 sous la livre; en coton, à 80 livres le quintal; en cacao, à 8 sous la livre, et autres articles.......... 2,096,198[1]

Les expéditions pour les îles avaient compris :

2,703 barils de farine, à 15 livres; et 9,322 boucauts, à 7 livres 10 sous.

4,125 tonneaux vin, de 80 à 100 livres; et 1,041 barriques eau-de-vie, à 55 livres.

Formant avec les autres exportations non portées ici un total de.................. 1,337,655[1]

L'ensemble des importations de l'étranger et des colonies avait une valeur de.......................... 4,735,153[1]

Et l'ensemble des exportations, celle de....... 8,042,545

Ces chiffres sont bien dépassés quelques années plus tard :

| | IMPORTATIONS | EXPORTATIONS |
|---|---|---|
| 1723.... | 15,243,271 | 26,505,928 |
| 1724.... | 18,565,218 | 22,260,960 |

A cette époque Bordeaux possédait encore peu de navires. Ce port comptait environ 80 barques de 10 à 40 tonneaux faisant le service de cabotage pour les ports de l'Océan et quelquefois Bayonne et l'Espagne, et 37 navires de plus grand tonnage, jaugeant ensemble 3,417 tonneaux et montés par 231 marins. 6 de ces navires, de 100 à 120 tonneaux, avaient pour destination la pêche de Terre-Neuve; 18, de 60 à 80 tonneaux, 100 et 150 tonneaux, un seul de 250 tonneaux, la *Catherine*, allaient aux îles; 2 au Canada, 1 en Guinée; 10 en Hollande, Portugal, Irlande et Gênes.

En 1724, nouvelle crise financière sur la place de Bordeaux, occasionnée par la disette des grains et par la peste qui désolait le Languedoc et la Provence et avait empêché d'acheter dans ces provinces les vins qu'on expédiait habituellement aux îles.

Pour remédier à la disette des grains une opinion très prononcée à cette époque était qu'on ne récoltait pas assez de blé dans la province, parce qu'une trop grande quantité du sol était employée à la culture de la vigne; qu'il était nécessaire de modifier cet état de choses et d'obliger les propriétaires

à diminuer la quantité du vin qu'ils produisaient en arrachant une partie de leurs vignes; d'interdire toute nouvelle plantation, et de les obliger à semer du blé.

Des ordonnances rendues sous l'influence de ces idées ne le furent pas sans de vives oppositions, surtout pour leur application. Parmi les protestations faites à ce sujet, nous aurons l'occasion de parler de celle du célèbre Montesquieu, quand nous nous occuperons de la vigne et du vin.

La peste qui avait empêché les Bordelais d'acheter pour les îles les vins du Languedoc et de Provence les avait obligés à s'approvisionner de vins de la sénéchaussée dont les prix étaient plus élevés; mais quand la contagion eut cessé, et que les vins de ces provinces purent arriver sur le marché colonial à prix beaucoup plus réduits, ils firent baisser le prix des vins invendus, et les expéditeurs de ceux-ci firent la plupart faillite.

« Tout le monde se mêlait du commerce des îles, dit un docu-
» ment contemporain, et s'est fait marchand de vins. On voyait
» des cordonniers, des artisans et jusqu'à des domestiques
» se mêler de ce commerce et devenir armateurs sans avoir
» un sou (1). »

Les faillites continuèrent en 1728 et 1729. On signala celle des deux frères Lamalétie, qui avaient une grosse maison; d'Isaac Balguerie, qui avait perdu 800,000 livres employées vainement à soutenir le crédit des billets et des comptes en banque de l'État; du Hollandais Henry van Thuysen, qui avait acheté des quantités considérables de vins. Le jeu eut sa part dans les faillites : on signala en 1729, après le carnaval, les faillites de plusieurs négociants, occasionnées par leurs pertes au jeu des trois dés, qui était en grande vogue, et qui ruina beaucoup de familles (2).

La paix dura jusqu'en 1741, et nous n'avons pas à signaler d'événements importants pendant cette période.

Le mouvement commercial continue à s'accroître. Nous pouvons former le tableau très exact de la situation pendant cette période de temps en consultant deux documents : l'un est un mémoire qui porte la date de 1730, le second est un mémoire écrit par l'abbé Bellet, en 1740, et nous corrigerons et rectifierons les chiffres quelquefois trop vagues de ces mémoires par les

---

(1-2) Archiv. de la Gironde, série C, nº 1642; — nº 1629.

chiffres plus exacts des tableaux annuels dressés par la Chambre des directeurs.

Ces deux mémoires sont d'ailleurs loin d'être d'accord sur tous les points.

Occupons-nous de trois objets : l'importation et l'exportation avec l'étranger et le commerce des îles.

Les objets d'importation étaient assez peu nombreux. Point d'étoffes ni d'objets fabriqués.

1° Des *épiceries* qui venaient de Hollande : poivre, girofle, muscade, à 20 et 26 sous, 7$^{l}$ 10$^{s}$ et 3$^{l}$ la livre . 258,700$^{l}$

2° *Objets d'alimentation :*

| | | |
|---|---|---|
| Huile d'olive, 15,000 qtx à 34$^{l}$ . . . . | 510,000 | |
| Morue sèche et verte . . . . . . . . . | 28,000 | |
| Saumon salé, 500 barils à 45$^{l}$. . . . . | 22,500 | |
| Beurre et fromage, 20,000 qtx à 25$^{l}$ . | 500,000 | |
| Bœuf salé, 15,000 barils à 20$^{l}$ . . . . | 300,000 | |
| | | 1,360,500 |

3° *Métaux :*

Le plomb d'Angleterre était prohibé. Il en venait 4,500 quintaux des montagnes du Harz, en Souabe, par Brême et Hambourg, à 22 livres le quintal.

Le fer venait d'Angleterre et de Suède. Les mémoires sont muets sur cet article.

Les cuivres en feuilles, en rosette, les laitons, le minium, la couperose, venaient de Suède; l'étain venait de Siam par la Hollande.

L'ensemble de ces métaux représentait, sans le fer. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 451,850

4° Les *bois* de construction et les bois pour barriques venaient du Nord par Hambourg et Lubeck. Le chiffre n'est pas indiqué.

En portant pour les divers articles omis et pour les chiffres qui manquent une évaluation de 600,000$^{l}$ . . . . . . . . . . . . . . . . . . 600,000

nous arrivons à . . . . . . . . . . . . . . . . 2,671,050$^{l}$

chiffre sensiblement égal à celui de 2,638,955[1] rigoureusement exact pour 1717. Nous entrerons plus tard dans le détail de ces chiffres. Disons cependant qu'ils allèrent en progressant de 1717 à 1741.

Il en fut de même pour les exportations. Les mémoires que nous avons sous les yeux, datés de 1730 et de 1740, nous parlent des exportations moyennes de diverses marchandises :

Le *miel*, que le premier mémoire évalue à 800 tonneaux de 22 quintaux, à 250 livres le tonneau, et le second à 200 ou 300 tonneaux valant 300,000 livres.

La *graine de lin*, que le premier mémoire évalue à environ 12,000 boisseaux, dont 20 faisant un tonneau, et le deuxième à 11,000 ou 12,000 sacs, d'une valeur de 84,000 livres.

*Prunes* : Le n° 1 porte 50,000 tonneaux à 6 livres, pour 300,000 livres; le n° 2 adopte ce chiffre.

*Résine* : Le n° 2 compte 100 à 150 milliers qui ont coûté 300,000 francs.

*Térébenthine* et *huile* de térébenthine, pour 70,000 francs.

*Savon* de Bordeaux, pour 100,000 livres.

*Papier* d'Angoulême, du Périgord et du Limousin, pour 657,000 livres.

L'ensemble de ce mouvement ne s'élève qu'à 1,811,000 livres.

Quand aux vins, le premier mémoire évalue à 70,000 tonneaux, et le second à 50,000, le vin chargé pour l'étranger.

Voici le tableau des chiffres réels, pris sur les états dressés par la Chambre de commerce :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1721... | 51.730 | tonneaux. | 1733... | 54.000 | tonneaux. |
| 1723... | 70.288 | » | 1734... | 58.262 | » |
| 1724... | 66.259 | » | 1735... | 54.927 | » |
| 1728... | 58.677 | » | 1736... | 54.302 | » |
| 1729... | 66.057 | » | 1737... | 63.239 | » |
| 1730... | 55.110 | » | 1738... | 59.619 | » |
| 1731... | 59.950 | » | 1739... | 53.002 | » |
| 1732... | 51.068 | » | 1740... | 42.977 | » |

Nous nous occuperons plus tard des chiffres du commerce avec les colonies; nous ne parlons pour le moment que du mouvement général des marchandises d'entrée et de sortie comprenant les colonies comme l'étranger.

Voici le résumé de 1717 à 1742 :

| | IMPORTATIONS | EXPORTATIONS | TOTAUX |
|---|---|---|---|
| 1717..... | 4.735.153 | 8.042.545 | 12.777.698 |
| 1723..... | 15.243.271 | 26.505.928 | 41.749.199 |
| 1724..... | 18.565.218 | 22.260.960 | 40.826.178 |
| 1728..... | 10.155.350 | 12.770.733 | 22.926.083 |
| 1729..... | 9.048.517 | 12.528.585 | 21.577.102 |
| 1730..... | 11.710.218 | 11.018.573 | 22.728.791 |
| 1731..... | 10.124.195 | 10.637.617 | 20.761.812 |
| 1732..... | 10.587.334 | 9.826.178 | 20.413.512 |
| 1733..... | 10.349.159 | 10.145.664 | 20.494.823 |
| 1734..... | 10.693.158 | 10.523.544 | 21.216.702 |
| 1736..... | 11.019.187 | 10.777.112 | 21.796.299 |
| 1737..... | 10.162.059 | 13.954.758 | 24.116.817 |
| 1738..... | 14.161.370 | 20.977.563 | 35.138.933 |
| 1739..... | 12.309.377 | 20.026.861 | 32.336.238 |
| 1740..... | 15.502.673 | 33.006.790 | 48.509.463 |
| 1741..... | 14.828.855 | 38.652.678 | 53.481.533 |

Les années 1742 et 1743 ne furent pas moins prospères. Les exportations de 1742 s'élevaient encore à 34,098,965 livres, et celles de 1743 à 34,503,100 livres.

Dans ces chiffres figurent en moyenne des meilleures années : l'Angleterre, pour 2 ou 3 millions; la Hollande, pour 11 à 12; le Nord, pour 8 à 9; le Danemark et la Suède, pour 1 million et demi; l'Espagne, pour 1 million;

La Guinée, pour 5 à 600,000 francs, et les îles françaises d'Amérique, pour 11 à 12 millions.

### Article 3. — *Du commencement de la guerre avec l'Angleterre en 1744 à la paix de Paris en 1763.*

Après les années de paix qui avaient étendu les relations internationales et coloniales, la guerre maritime allait recommencer en 1744, et durer jusqu'en 1748; puis, après un intervalle de huit ans, reprendre de 1756 à 1763 et détruire les heureux résultats que la paix avait obtenus.

Dès 1741, la France s'était engagée à la légère dans la guerre que le roi de Prusse Frédéric II avait déclarée à l'impératrice Marie-Thérèse, sous le prétexte de la succession d'Autriche, mais en réalité pour s'emparer de la Silésie. Cette guerre était sans objet pour la France et allait l'entraîner dans des hostilités contre l'Angleterre, qui commencèrent brusquement par un combat naval. Un peu plus tard ces hostilités s'étendirent à la Hollande.

L'Espagne était déjà en guerre avec l'Angleterre pour défendre son commerce privilégié avec ses colonies. L'Espagne avait accordé à l'Angleterre l'autorisation d'envoyer chaque année en Amérique, dans les possessions espagnoles, un seul vaisseau de 500 tonneaux chargé de marchandises anglaises et avec pouvoir d'y débiter cette cargaison.

Les Espagnols se plaignirent que sous le couvert de cette concession, les marchands anglais avaient organisé avec les colonies espagnoles un vaste système de contrebande. A mesure que le vaisseau légalement autorisé se vidait, une foule de petit navires venaient y apporter de nouvelles marchandises pour remplacer celles qui étaient vendus. C'était le vaisseau des Danaïdes. Le vaisseau de permission servait ainsi d'entrepôt flottant pour la fraude, ce dont se plaignaient vivement les commerçants de la métropole. La cour de Madrid fit entendre à celle de Londres des plaintes qui ne furent pas écoutées. Elle annonça alors que, pour prévenir la contrebande, elle entendait exercer un droit de surveillance sur les navires étrangers qui se présentaient sur le littoral et dans les eaux de ses colonies et visiter leur cargaison.

Aussitôt éclata en Angleterre un furieux orage contre l'Espagne et contre le ministre anglais Walpole accusé de tiédeur pour les intérêts anglais. Journaux, pamphlets, brochures, meetings, discours populaires, la Chambre des pairs, la Chambre des communes, tous demandent la liberté des mers pour l'Angleterre et la guerre contre l'Espagne. Le ministère Walpole est renversé et la guerre commence.

L'Angleterre avait un intérêt analogue et plus important encore, à continuer le commerce de contrebande qu'elle faisait avec les colonies françaises en temps de paix, mais qu'elle faisait seule et sans concurrence en temps de guerre. Alors non seulement ses nombreux corsaires et sa puissante marine

de guerre saisissaient comme une proie facile les navires marchands français et leurs cargaisons, mais ils se substituaient à eux pour le ravitaillement des îles.

Dès le commencement de l'année 1744 M. de Maurepas faisait officiellement prévenir les armateurs de Bordeaux, comme ceux de Nantes et des autres villes maritimes, de se précautionner contre les conséquences d'une prochaine déclaration de guerre à l'Angleterre.

M. de Tourny écrivait au contrôleur général le 24 mars, pour lui faire connaître les malheureux effets que pouvait produire dans une ville maritime comme Bordeaux une rupture avec l'Angleterre. « Les commissionnaires des pays étrangers, » disait-il, se sont retirés depuis un mois. Nos négociants sont » dans une grande inquiétude de savoir s'ils pourront faire » faire avec sûreté à leurs bâtiments le voyage aux îles » d'Amérique... De là, plus de débit des vins, et vous savez » que c'est dans cette denrée que consiste la fortune d'une » grande partie des habitants; de là, en conséquence, l'argent » se resserre et ne circule point. La confiance disparaît. » Le commerçant a peine à soutenir ses engagements et » n'en fait pas de nouveaux (1). »

Lorsque la guerre fut déclarée, M. de Tourny fit connaître à M. de Maurepas les graves conséquences qu'elle avait pour le port de Bordeaux. Il indiquait qu'il n'y avait pas de Compagnie d'assurances solide dans ces circonstances : « Actuellement » que la guerre est déclarée il n'y a pas un seul négociant qui » puisse se regarder comme plus en sûreté que s'il n'était pas » assuré. Les assureurs ne paieront même pas les premières » pertes; ils aimeront mieux manquer de bonne heure et » encore garnis de ce qu'ils ont, que tard et n'ayant plus rien. » Il serait utile d'avoir une Compagnie solide, et non des » joueurs sans argent. M. de Rostan et moi nous nous » occupons d'en former une (2). »

L'intendant de Tourny exposait à la même époque à M. de Maurepas une circonstance particulière qui intéressait le commerce bordelais et les propriétaires de vignobles. « Des » négociants anglais domiciliés à Bordeaux, disait-il, avaient » acheté à Bordeaux des vins qu'ils n'ont pas encore envoyés

(1-2) Archiv. de la Gironde, série C, 1639.

» en Angleterre; ils ont demandé si on les y recevrait; et, en
» France, la permission de les enlever. Ce serait heureux pour
» Bordeaux, parce qu'autrement les propriétaires seraient
» obligés de reprendre ces vins, qui ne sont pas payés.
» L'usage est de vendre les vins à un an, dix-huit mois, et deux
» ans de terme. Les Anglais doivent considérablement à
» Bordeaux sur les vins de 1742, et l'envoi de ceux de cette
» année leur permettrait de payer ceux de l'année précédente.

» D'un autre côté, si cette facilité avait lieu, il s'ensuivrait
» que le bœuf salé, le beurre, la chandelle que les négociants
» de Bordeaux ont commissionné et acheté en Angleterre
» et en Irlande, denrées dont nous avons besoin tant pour la
» consommation de la province que pour les îles d'Amérique,
» pourraient leur être livrés. Il est sensible que si l'avantage
» des gens qui sont aujourd'hui nos ennemis se trouve dans
» ces accords, le nôtre y est encore plus grand. »

Au mois de septembre suivant, M. de Tourny écrivait encore :
« Je ne dois point vous laisser ignorer ni l'état de désolation
» où est ici le commerce maritime, ni le secours dont il aurait
» besoin... La destruction de ce commerce influe sur celui du
» dedans de la province et sur le recouvrement des impositions. »

Dans une lettre de la même époque, il donne des détails « sur
» les pertes de nos négociants. Il y avait à payer 4,300,000 livres
» d'assurances sur la place de Bordeaux; et presque aussi forte
» se trouvait la perte des armateurs non assurés. Par le dernier
» courrier d'Angleterre on a appris la perte de huit vaisseaux
» de ce port, qui sont un objet de plus de 2 millions. La conster-
» nation est générale. On a en perspective la perte de plus de
» quatre-vingts vaisseaux qui sont encore aux îles ou sur mer.
» Quant aux îles, elles manquent de navires et de munitions
» pour se défendre. Le commerce se plaint hautement de n'être
» pas protégé par des vaisseaux de guerre. Il faudrait huit
» vaisseaux de guerre, qui sauveraient plus de 20 millions. »

Il avait dit dans une précédente lettre : « Il est difficile
» d'exprimer combien ce pays a besoin que les choses changent
» au plus tôt, ou par la paix, ou par des secours qui le garan-
» tissent sur mer des maux de la guerre. »

Le ministre répondait à ces pressantes demandes qu'il n'avait ni vaisseaux pour la défense des côtes, ni fonds disponibles pour l'armement, les vivres et la solde des équipages.

Les directeurs de la Chambre de commerce voulurent armer une frégate de trente-deux canons; mais ils ne trouvèrent pour la monter ni officiers ni matelots parce que le système des classes et le service du roi avaient pris tous les marins.

La plupart des navires bordelais avaient été capturés aux attérages des îles ou à leur rentrée. Ceux qui restaient dans le port, désarmés, couverts de toiles qui ne les protégeaient pas contre le dépérissement, voyaient décroître de jour en jour leur valeur. Le commerce, anéanti, implorait l'aide du système des passeports pour envoyer ou recevoir quelques marchandises. Les vins ne se vendaient plus, les sucres, les cafés, l'indigo, laissés en entrepôt n'en étaient pas retirés par les négociants qui n'en avaient plus l'emploi et préféraient les abandonner que payer les droits aux fermiers du domaine royal.

Les Anglais avaient bloqué Brest et Toulon, bombardé Antibes, attaqué Lorient; ils nous avaient pris Louisbourg et Cap-Breton en Amérique, et assiégé Pondichéry dans l'Inde.

Cette triste situation prit fin en 1748 par la paix d'Aix-la-Chapelle. Capbreton, qui faisait un commerce assez étendu avec Bordeaux, nous fut rendu.

Huit années de paix suivirent le traité d'Aix-la-Chapelle et donnèrent une vive impulsion au commerce de Bordeaux. Les relations avec les Antilles reprirent leur importance. Les exportations pour les îles, réduites à 3,150,289 livres en 1748, étaient revenues à 7,289,300 livres dès 1749, et suivirent une marche progressive.

Le chiffre total de nos importations passa de 10,398,702 livres en 1748 à 29,785,205 en 1749; et celui de nos exportations, de 24,587,307 livres en 1748, à 44,830,696 en 1749. Le mouvement total s'éleva de 35 millions en chiffres ronds à 75 millions. Il avait plus que doublé.

Ces chiffres furent encore dépassés les années suivantes.

Ainsi les exportations seules qui de 25 millions en 1748 étaient passées à 45 en 1749, montaient à 56 millions en 1753.

Mais à partir de cette époque des difficultés s'élevèrent entre la France et l'Angleterre; et si la déclaration officielle de la guerre ne fut faite qu'en 1756, les hostilités avaient réellement commencé dès 1754 en Amérique par l'attaque de l'escorte de l'officier français Jumonville, porteur du pavillon parlementaire,

par un détachement anglais commandé par Washington, alors officier au service du roi d'Angleterre, et qui devait acquérir plus tard une gloire de meilleur aloi.

Dès le 1er août 1755 la Chambre de commerce de Nantes prévenait celle de Bordeaux que les Anglais avaient commencé sur mer des hostilités qui annonçaient une guerre prochaine. M. d'Hérouville, commandant de la province, écrivait le 30 août que, quoiqu'il n'y eût eu encore de rupture ni de guerre déclarée entre la France et l'Angleterre, il chargeait la Chambre de commerce d'avertir les navigateurs de se tenir sur leurs gardes, et il engageait les armateurs à armer dès à présent des navires pour la course.

Avant toute déclaration de guerre, les Anglais s'étaient emparés des navires français allant en Amérique ou en revenant. En vain le commerce de Nantes voulut-il armer un croiseur pour aller vers le premier méridien de l'île de Ténériffe attendre et prévenir du danger les navires français; en vain la Chambre de commerce de Bordeaux s'adressa-t-elle à Saint-Sébastien pour envoyer un brigantin à la même destination. Ces précautions étaient tardives, les Anglais avaient déjà surpris et enlevé plus de trois cents navires sans méfiance et sans défense, et leur amiral Boscawen avait osé, en pleine paix, attaquer et prendre deux frégates royales de France. On a estimé que les navires ainsi capturés étaient montés par dix mille matelots que les Anglais enrôlèrent de force dans leurs équipages; et que la valeur de leurs cargaisons s'élevait à 30 millions de livres.

La part de Bordeaux dans ces pertes fut immense; il fut capturé quatre-vingt-seize de ses navires, dont soixante-dix aux attérages de France, que la protection de croiseurs de guerre sur les côtes aurait pu sauver.

Les primes d'assurance, qui étaient de 4 à 5 pour 100 en 1755, étaient rapidement montées, dès la même année, en prévision de la guerre, à 16 pour 100 et plus, et allaient s'élever à 50 pour 100. Le 20 novembre 1755, une Société d'assurances composée de vingt souscripteurs de parts de 30,000 francs chacune, fut formée. Elle était constituée par les principaux négociants : Lartigue, Peyre, Decasse, Jaure, Raymond Vignes, Paul Nairac, Philippe Ménoire, Montet, Quin, Both, Brunaud, Desclaux, de Meyère, Auger, Thibaud, Séguy, Jacob Raphaël, Tenet, Paul Labrouste.

Le 10 juin 1757 la Chambre de commerce disait : « Le » commerce est découragé ; le commerce des colonies n'existe » plus ; il n'y a plus d'assurances quoiqu'elles soient à 50 p. 100. » A Saint-Domingue, le vin est monté à 450 francs la barrique, » et la farine à 150 francs le baril. »

Les exportations avaient suivi depuis les bruits de guerre une progression rapidement décroissante.

| | | |
|---|---|---|
| Elles s'élevaient en | 1753, à. . . . | 56,161,837 |
| — | 1754, à. . . . | 46,502,992 |
| — | 1755, à. . . . | 41,767,190 |
| — | 1756, à. . . . | 32,152,712 |
| — | 1757, à. . . . | 28,355,886 |

On établissait ainsi le décompte d'armement et mise hors d'un navire pour les colonies et retour :

| | |
|---|---|
| Achat d'un navire de 300 tonneaux. . . . F. | 30,000 |
| Équipement . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 20,000 |
| Cargaison pour les îles. . . . . . . . . . . . . . | 50,000 |
| Coût . . . . | 100,000 |
| Il fallait assurer 200,000 francs à 50 p. 100. | 100,000 |
| Ensemble . . . . F. | 200,000 |
| L'armement et cargaison de retour avec l'assurance . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 200,000 |
| Il fallait donc que la cargaison de retour produisît, pour établir la balance, au moins . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . F. | 400,000 |

## Article 4. — *De la paix de Paris à la Révolution française (1763 à 1790).*

La paix fut signée à Paris le 10 février 1763.

Pendant la guerre, qui avait duré plus de sept ans, les Anglais nous avaient pris Chandernagor et Pondichéry dans l'Inde, et en Amérique le Canada, Louisbourg, Grenade, la Martinique, la Guadeloupe. Ils étaient venus attaquer nos côtes ; ils étaient descendus près de Saint-Malo ; ils furent battus

à Saint-Brieuc, mais ils s'emparèrent de Cherbourg et de Belle-Isle, bombardèrent le Havre et battirent notre escadre au cap Saint-Vincent.

A la paix, la France perdit définitivement le Canada et l'île de Terre-Neuve, et conserva seulement à Terre-Neuve un droit de pêche pour l'exercice duquel lui furent concédées les petites îles de Saint-Pierre et Miquelon. Elle recouvra la Guadeloupe, la Martinique, Saint-Domingue, les comptoirs de l'Inde; mais elle cédait à l'Espagne une grande partie de la Louisiane.

La paix devait durer près de quinze ans.

Déjà, durant la période de prospérité qui avait précédé la dernière guerre, sous l'administration intelligente de l'intendant de Tourny, la ville avait changé d'aspect : des quais le long du fleuve, une façade uniforme et d'aspect imposant sur ces quais; des places publiques, de larges voies, des portes décoratives, des promenades, des monuments comme la Bourse et la Douane, donnaient à la cité marchande une ornementation qui en faisait une des plus belles villes de France. Les successeurs de M. de Tourny devaient continuer son œuvre.

De nombreux navires, d'un tonnage progressivement croissant, étaient chaque année mis en mer pour le trafic colonial. La Martinique, la Guadeloupe et surtout Saint-Domingue envoyaient à Bordeaux des quantités considérables de sucres, d'indigo, de café, de cacao et autres produits. Bordeaux raffinait ces sucres et les vendait soit à l'intérieur, soit à l'étranger, et réexpédiait aussi d'autres produits des Antilles. Le commerce ne se bornait pas à exporter les vins et les denrées de la Guienne, il avait recours à l'industrie pour la fabrication des eaux-de-vie et des vinaigres, des savons, des papiers et de quelques autres objets.

Nous donnerons les détails concernant ces industries, ainsi que ceux relatifs aux importations et aux exportations.

Tout entière au commerce, la place de Bordeaux s'occupait attentivement des diverses questions qui intéressaient ses opérations.

Parmi celles-ci il en était une, importante au premier chef, non seulement pour le commerce lui-même, mais pour l'approvisionnement de la province et des colonies : c'était celle des grains.

Nous avons déjà vu cette question se présenter au XVIIe siècle et dans les siècles précédents, et nous avons indiqué les nombreuses années de disette qui venaient éprouver nos populations, les vicissitudes que subissaient l'achat et le transport des céréales, dès qu'apparaissait la crainte d'une insuffisance de récoltes, et les difficultés qui se présentaient pour tirer des grains des provinces voisines placées le plus souvent elles-mêmes sous l'influence du même fléau et des mêmes terreurs.

La généralité de Bordeaux, malgré les facilités que lui donnait sa situation fluviale et maritime, soit pour recevoir les grains de la Provence, du Languedoc et du bassin de la Garonne, soit pour faire venir ceux de Bretagne et de Pologne, était cependant souvent exposée à ne pouvoir se procurer que des quantités insuffisantes de céréales, soit parce que les provinces françaises refusaient de se démunir de leurs grains, soit parce que les communications avec l'étranger étaient interrompues par la guerre. Nous avons vu les efforts faits par Henri IV et par Sully, plus tard par Colbert, pour amener tout au moins la libre circulation des blés dans l'intérieur du royaume. Nous avons vu aussi la résistance de chaque province à se démunir, celle des Parlements et des magistrats locaux et surtout celle des populations effarées et brutales qui s'opposaient à tout transport, pillaient les voitures et les bateaux chargés, et menaçaient de mort les accapareurs.

Au XVIIIe siècle, les disettes de 1708, de 1725, de 1747, de 1757, reproduisirent ce tableau toujours le même, toujours chargé des plus sombres couleurs. L'hiver de 1766, la disette de 1773, amenèrent les mêmes conséquences.

Le commerce de Bordeaux à toutes les époques, les directeurs de la Chambre de commerce de Guienne depuis leur institution, avaient souvent réclamé le droit de commercer librement sur les grains et sur toutes autres marchandises, non seulement avec les provinces françaises, mais avec l'étranger. Nous avons cité plusieurs des documents par lesquels Bordeaux demandait la levée des obstacles que lui imposait l'administration royale par ses douanes et ses prohibitions, et qui l'empêchaient en même temps d'acheter les draps anglais et de vendre ses vins et ses eaux-de-vie.

Ces plaintes, ces mémoires, restaient enfouis dans les archives des jurats, dans celles de la Chambre de commerce ou des

intendants et des ministres. Mais, depuis quelque temps, les écrivains s'occupaient de la question de liberté du trafic des grains et la soumettaient à l'opinion publique qui commençait à s'éveiller. L'*Encyclopédie*, cette œuvre de science, mais surtout d'opposition et de combat, venait de conquérir l'attention non seulement des lettrés et des savants, mais des hommes d'État et d'administration, et surtout celle des gens du monde. Elle avait publié, vers 1756, deux articles sous le titre de *Grains*, *Fermiers*, qui réclamaient en faveur de l'agriculture, trop sacrifiée aux manufactures dans le système de Colbert, disait-on, et qui donnèrent à leur auteur, le docteur Quesnay, la plus grande notoriété.

De nombreux adeptes, Gournay, Dupont de Nemours, l'abbé Beaudeau, Letrosne, Mercier de la Rivière, l'abbé Morellet, et bien d'autres, se déclarèrent partisans de la doctrine nouvelle sur la liberté du commerce des grains.

L'administration elle-même reconnut ces principes, déjà proclamés par Sully et par Colbert pour le commerce intérieur, et les appliqua au commerce avec l'étranger. Le contrôleur général Laverdy fit rendre à ce sujet le remarquable édit de juillet 1764 :

« Après avoir pris les avis des personnes les plus éclairées, » disait le roi dans le préambule de cet édit, nous avons déféré » aux instances qui nous ont été faites pour la libre importation » et exportation des grains et farines, comme propre à animer » et étendre la culture des terres,..... à entretenir l'abondance » par les magasins et l'entrée des blés étrangers ; à empêcher » que les grains ne soient à un prix qui décourage le cultivateur; » à écarter le monopole par l'exclusion sans retour de toutes » permissions particulières, et par la libre et entière concur- » rence dans le commerce ; à entretenir enfin entre les différentes » nations cette communication d'échanges du superflu avec le » nécessaire..... Mais, pour ne laisser aucune inquiétude à ceux » qui ne sentiraient pas assez les avantages que doit procurer » la liberté d'un tel commerce, il nous a paru nécessaire de » fixer un prix au grain au delà duquel toute exportation hors » du royaume sera interdite dès que le blé sera monté à ce » prix. Et comme nous ne devons négliger aucune occasion » d'exciter l'industrie, nous avons résolu de favoriser la navi- » gation française en assurant aux vaisseaux et aux équipages

» français, exclusivement à tous autres, le transport des grains
» exportés. »

Le chiffre du prix du blé pour défendre l'exportation fut fixé à celui de 12 livres 10 sous le quintal pendant trois marchés consécutifs.

La liberté du commerce, qu'Oresme, Bodin, Malestroit, du Haillan et d'autres avaient proclamée; que Sully, Richelieu et Colbert avaient restreinte, trouvait de nouveaux défenseurs.

En Angleterre, David Hume soutenait que la liberté commerciale est la source des progrès réciproques des nations.

En France, Quesnay affirmait que la terre est l'unique source des richesses, et que c'est l'agriculture qui les multiplie.

« Que l'on n'empêche pas le commerce extérieur des denrées
» du cru, car tel est le débit, telle est la reproduction.

» Que l'on ne soit pas trompé par un avantage apparent du
» commerce réciproque avec l'étranger en jugeant simplement
» par la balance des sommes en argent, sans examiner le plus
» ou moins de profit qui résulte des marchandises mêmes qu'on
» a vendues et de celles qu'on a achetées; car souvent la perte
» est pour la nation qui reçoit un surplus en argent.

» Qu'on maintienne l'entière liberté du commerce, car la
» police du commerce intérieur et extérieur la plus sûre, la
» plus vaste et la plus profitable à l'État, consiste dans la pleine
» liberté de la concurrence. »

On écrivait à la même époque que la quantité de métaux précieux que possède une nation n'est pas toujours la preuve de sa richesse. Un disciple de Quesnay, Letrosne, soutenait que le commerce ne change pas de nature parce qu'il se fait par simple échange de marchandises ou par l'intermédiaire de la monnaie. Mercier de la Rivière demandait ironiquement ce que deviendrait une nation qui aurait le bonheur de réaliser l'idéal de la balance du commerce, c'est-à-dire d'échanger toutes ses denrées contre de l'argent.

Les doctrines relatives à la liberté du commerce avec l'étranger ne restaient point à l'état de discussion scientifique seulement : on les a vues courageusement mises en pratique pour les grains en 1764; elles allaient l'être encore dix ans plus tard par l'intendant du Limousin devenu contrôleur général, par Turgot.

Nous ne connaissons pas de meilleur résumé des opinions de

Turgot que celui qu'il en a fait lui-même dans sa lettre à l'abbé Terray, alors contrôleur général, sur ce qu'on appelait la *marque* des fers, c'est-à-dire le droit d'entrée sur les fers étrangers.

« Je ne connais un moyen d'animer un commerce quelconque » que la plus grande liberté..... Il n'est point de marchand qui » ne voulût être le seul marchand de sa denrée. Il n'est point » de commerce dans lequel ceux qui l'exercent ne cherchent » à écarter la concurrence et ne trouvent quelque sophisme » pour faire accroire que l'État est intéressé à écarter du moins » la concurrence des étrangers, qu'ils réussissent plus aisément » à représenter comme les ennemis du commerce national..... » Si on les écoute, et on ne les a que trop écoutés, tous les » genres de commerce seront infestés de ce genre de mono- » poles..... Quelques sophismes que puisse faire accumuler » l'intérêt particulier de quelques commerçants, la vérité est » que toutes les branches du commerce doivent être libres, » également libres, entièrement libres; que le système de » quelques politiques modernes, qui se figurent favoriser le » commerce national en interdisant l'entrée des marchandises » étrangères, est une pure illusion; que ce système n'aboutit » qu'à rendre toutes les branches du commerce ennemies » les unes des autres; à nourrir entre les nations un germe de » haines et de guerres dont les plus faibles effets sont mille fois » plus coûteux aux peuples, plus destructifs de la richesse, » de la population, du bonheur, que tous les petits profits » mercantiles qu'on imagine s'assurer ne peuvent être avan- » tageux aux nations qui s'en laissent séduire.

» La vérité est qu'en voulant nuire aux autres on se nuit à » soi-même, non seulement parce que la représaille de ces » prohibitions est si facile à imaginer que les autres nations » ne manquent pas de s'en aviser à leur tour; mais encore » parce qu'on s'ôte à soi-même les avantages inappréciables » d'un commerce libre; avantages tels que si un grand État » comme la France voulait en faire l'expérience, les progrès » rapides de son commerce et de son industrie forceraient » bientôt les autres nations à l'imiter (1). »

Turgot, devenu ministre en 1774, voulut mettre en pratique sa théorie; mais il rencontra la plus vive opposition.

(1) Œuvres de Turgot, édit. Guillaumin, t. I, p. 268 et ss.

Il avait fait rendre un édit pour donner à l'industrie la liberté en l'affranchissant des vieux règlements qui empêchaient tout progrès de fabrication. Le Parlement de Paris refusa l'enregistrement, et dans le lit de justice tenu à cette occasion l'avocat général Séguier combattit avec énergie la liberté : « Ces gênes, ces entraves, ces prohibitions, disait-il, » font la gloire, la sûreté, l'immensité du commerce de la » France... Les communautés d'arts et métiers, loin d'être » nuisibles au commerce, en sont plutôt l'âme et le soutien, » puisqu'elles nous assurent la préférence sur les fabriques » étrangères. La liberté indéfinie fera bientôt évanouir cette » perfection, qui est la seule cause de la préférence que nous » avons obtenue. Le commerce redeviendra languissant ; il » tombera dans l'inertie dont Colbert, ce ministre si sage, si » laborieux, si prévoyant, a eu tant de peine à le faire sortir. »

Nous n'avons rien à dire de l'édit abolissant les corvées, qui n'a qu'un rapport très indirect avec le commerce, si ce n'est qu'il fut aussi mal accueilli que le premier.

L'édit pour la libre circulation des grains à l'intérieur se trouva coïncider avec la disette des grains qui excita à Paris ce qu'on a appelé la guerre de la farine, et dans le Bordelais des émeutes, des pillages de bateaux et de grains, et nécessita l'emploi de diverses troupes et d'un régiment de dragons.

Turgot est aussi l'auteur d'un édit qui touchait plus directement Bordeaux et le commerce des vins. Cet édit abolissait les antiques privilèges dont jouissaient les bourgeois de Bordeaux depuis des siècles. « Ils avaient confisqué la rivière » à leur profit », disait un contemporain. D'après le nouvel édit, les vins du *haut* pouvaient désormais entrer en ville avant la Saint-Martin et la Noël, au gré des propriétaires ; être logés et entreposés en ville comme aux Chartrons ; y être conservés sans qu'on fût obligé après une certaine époque de les renvoyer ou de les brûler pour les convertir en eau-de-vie.

Les possesseurs de vignes de la sénéchaussée, le Parlement dont les membres étaient presque tous grands propriétaires de vignobles, les abbayes, les chapitres de Saint-André et de Saint-Seurin, les communautés religieuses ; les négociants, les étrangers eux-mêmes, jetèrent les hauts cris, et l'édit ne survécut pas au ministère de Turgot qui prit fin en 1776.

Tel fut le sort des premières tentatives officielles de la

liberté du commerce des vins à Bordeaux vers la fin du XVIIIe siècle.

Peu après commençait la guerre pour l'affranchissement des colonies anglaises d'Amérique, guerre d'engouement et de mode où quelques-uns voulaient voir une revanche de la perte de l'Acadie et du Canada, mais qui n'en porta pas moins des coups funestes au commerce de Bordeaux.

La guerre fut officiellement déclarée par la France à l'Angleterre le 10 juillet 1778. Les Anglais qui s'arrangent toujours pour ne pas être surpris par les événements, avaient devancé les hostilités officielles. La frégate anglaise *l'Aréthuse* avait dès le 17 juin attaqué la frégate française *la Belle-Poule* ; mais il faut dire aussi que depuis plus d'un an Rochambeau, Lafayette et une foule de noblesse française avait été s'enrôler sous les drapeaux des Américains insurgés ; et que le ministre de Vergennes passait pour avoir facilité à Beaumarchais, qui ne s'occupait pas exclusivement du *Mariage de Figaro* ou de ses démêlés avec le conseiller Goësman et le comte de la Blache, les moyens de faire des achats d'armes et de munitions de guerre et d'armer des vaisseaux pour aller de Bordeaux porter secours aux révoltés.

Dès l'ouverture des hostilités un grand nombre de navires partant de Bordeaux furent capturés. Nous citerons, outre beaucoup de petits caboteurs enlevés le long des côtes du Poitou ou de Bretagne et porteurs de chargements de vins, 12 grands navires allant en Amérique : le *Saint-Jean*, les *Bons-Amis* pour Québec ; le *Prince-de-Dombes* pour Louisbourg ; le *Fidèle*, le *Saint-Joseph*, la *Sirène*, le *Saint-Jacques* pour la Martinique; le *Grand-Duc-d'Aquitaine*, le *Pacifique*, le *Saint-Jacques*, la *Maria*, les *Deux-Associés* pour Saint-Domingue.

Les navires partis des colonies et capturés par les Anglais furent au nombre de 41 dénommés, dont 1 de Québec ; 3 de la Guadeloupe ; 16 de la Martinique et 21 de Saint-Domingue. A ce chiffre il faut ajouter celui des vaisseaux dont on était sans nouvelles.

Ces 50 à 60 grands vaisseaux, ces 100 à 150 caboteurs capturés au début même de la guerre, furent l'occasion de pertes sérieuses pour les armateurs et assureurs, de faillites, et de l'arrêt du commerce.

Notons cependant que des relations d'affaires se nouèrent entre les Bordelais et les Américains, que les capitaines et les armateurs de Bordeaux, au lieu de faire retour des îles en France pour y venir prendre l'approvisionnement des Antilles, trouvèrent aux nouveaux États-Unis une grande partie des farines et autres denrées nécessaires à nos colonies, et chargèrent pour France de fortes parties de tabac.

Enfin, en 1783, la paix fut signée entre l'Angleterre d'une part, la France et les États-Unis d'Amérique de l'autre.

La France et Bordeaux trouvaient aux États-Unis un marché nouveau, et reprenaient leurs relations avec l'Angleterre.

Depuis longtemps ces relations avaient été restreintes par les lois de douane, et l'on peut dire que si les hostilités par les armes prenaient fin, les hostilités par les tarifs continuèrent à subsister : de notre part, prohibition des draperies et étoffes anglaises ; de la part des Anglais, droits excessifs sur nos vins.

Cependant les hommes d'État, comme les commerçants des deux pays, commençaient à mieux sentir l'importance et l'utilité réciproque d'étendre les relations commerciales entre les deux nations; et après de longs tâtonnements et de nombreuses difficultés pendant lesquels on rappela, de part et d'autre, les traités et les négociations précédents, les deux gouvernements signèrent le traité de commerce du 26 septembre 1786.

Le préambule de ce traité annonçait qu'il avait pour objet « de faire cesser l'état de prohibition et les droits prohibitifs » qui avaient existé depuis près d'un siècle entre les deux nations, » et de procurer de part et d'autre les avantages les plus solides » aux productions et à l'industrie nationales, en détruisant la » contrebande, qui est aussi nuisible au revenu public qu'au » commerce légitime qui, seul, mérite d'être encouragé ».

La France obtenait une réduction d'environ un tiers sur les droits d'entrée pour les vins et les eaux-de-vie. Pour les premiers il était réduit de 7 schellings 10 pence par gallon à 4 schellings 6 pence. Ce droit était encore trop élevé pour permettre l'entrée des vins ordinaires et probihait celle des vins communs.

Les droits réciproques sur les étoffes et objets manufacturés étaient fixés à 10, 12, et pour quelques-unes 15 pour 100 *ad valorem*.

Dès que le traité fut connu, il excita les plus vives récrimi-

nations en Angleterre, puis en France, les manufacturiers de chacune de ces contrées prétendant que leurs intérêts avaient été sacrifiés à leurs concurrents étrangers.

L'opinion publique en Angleterre manifesta la plus violente opposition. Les adversaires du traité renouvelèrent les manifestations populaires qui avaient accueilli en 1713 quelques dispositions du traité d'Utrecht. Le peuple anglais consommait peu de vins de France, dont le prix était trop élevé pour lui, et craignait que la vente des draps à l'étranger n'en élevât le prix au dedans. « Point d'échanges de laines anglaises pour du vin » de France! criait-il. La corde pour pendre ceux qui veulent » tremper leur toison dans le claret! »

Les fabricants de draps, de lainages, de bas, de cotons, de toiles, de batiste, de linons, de dentelles, de mercerie, d'ébénisterie, de glaces, de chaussures, de chapeaux, tous se disaient ruinés par l'invasion imminente des produits français qui menaçait toutes les industries et tous les commerces. L'*ale* nationale allait être remplacée par le vin étranger, le rhum anglais par l'eau-de-vie française. C'était une universelle clameur de colère contre les ministres.

Ces plaintes populaires eurent leur écho au Parlement; le traité y rencontra des adversaires passionnés: Fox, lord Grey, Burke, à la Chambre des communes; lord Scarborough, l'évêque Watson, à la Chambre des pairs: « La prospérité de la France, » s'écriait le fougueux évêque, c'est la ruine de l'Angleterre! » La France est notre ennemie naturelle! »

Le premier ministre, Pitt, défendit le traité avec une grande éloquence.

En France, il n'existait pas de tribune parlementaire. L'émotion fut moins vive et ne se manifesta guère que par les réclamations de la Chambre de commerce de Normandie. Elle était prise d'une crainte analogue à celle des fabricants anglais, mais contradictoire à celle-ci. Les premiers signalaient la menaçante invasion des étoffes françaises en Angleterre; les Normands criaient contre l'inondation des tissus anglais en France. « Le » prétendu débouché de nos vins, disait la Normandie, n'est » qu'un prestige et une illusion. Ce n'est pas une réduction de » 2 ou même de 3 schellings par bouteille qui augmentera la » consommation. »

En cela, la Normandie se trompait.

Dupont de Nemours répondit à la Chambre de commerce de Rouen, et les faits lui donnèrent raison. Le goût et la mode pour les objets nouveaux donnèrent un moment de vogue aux tissus anglais, et il en fut importé en 1787 pour 33 millions.

Ce chiffre était réduit à 27 millions en 1788, et à 23 millions en 1789.

Quant aux vins, la moyenne d'exportation en Angleterre avant le traité n'était annuellement que de 396 tonneaux. Elle s'éleva à 2,127 en 1787. L'Écosse et l'Irlande avaient des tarifs spéciaux.

Il faut remarquer d'ailleurs que la courte période de 1786 à 1792, fut peut-être la plus brillante du commerce bordelais au XVIIIe siècle. Des importations considérables avaient lieu provenant, non seulement des Iles Britanniques, mais aussi de Hollande, d'Allemagne, du Nord, de Suisse, d'Italie, des États sardes, d'Espagne, et surtout des colonies françaises. Le mouvement d'exportation avait augmenté dans des proportions plus considérables encore.

Le traité de 1786 n'avait donné naissance en France qu'aux réclamations peu nombreuses d'ailleurs, de quelques fabricants de lainages et d'étoffes de coton. Il est à remarquer que bientôt ceux-ci, excités par la concurrence et encore protégés par des droits de 12 à 15 pour 100, avaient profité de l'expérience de leurs rivaux et n'avaient pas tardé à améliorer leur outillage en adoptant les machines anglaises. Ils avaient ainsi donné à l'industrie des tissus français une puissante impulsion.

Aussi, quelques années après, ne se plaignaient-ils plus du traité lui-même, mais de quelques abus dans son application. « Le principe était bon, disait à l'Assemblée nationale un » député de Lyon, en 1791, alors que le traité était encore en » pleine exécution, mais une véritable contrebande s'était » organisée par les fausses déclarations. »

On se plaignait encore que l'introduction des métiers anglais ne pût avoir lieu que par permission du ministre, ce qui constituait un privilège au profit de ceux que le ministre favorisait. On regrettait que le traité eût oublié de détaxer les charbons anglais, dont l'emploi était devenu nécessaire pour remplacer le travail à la main par celui des machines.

Plus tard, à la fin d'une nouvelle guerre avec l'Angleterre qui avait brisé le traité de 1786, ce traité fut l'objet d'un

remarquable rapport de M. Portal au nom de la Chambre de commerce de Bordeaux, en 1802. Il s'agissait alors de renouer les relations de commerce avec l'Angleterre. Nous reviendrons plus amplement sur ce travail lorsque nous arriverons à l'époque où il fut fait. Nous nous contentons ici d'indiquer qu'il signalait les bons effets du traité de 1786.

« Avant le traité de 1786, a dit plus tard le baron Pasquier » à la Chambre des pairs, la France ne connaissait guère que » le régime des prohibitions absolues. Combien de réclamations » n'excita pas ce traité ? Combien son exécution ne fut-elle pas » entravée ? Et cependant on reconnaît aujourd'hui que la » concurrence qu'il a ouverte a encouragé plus efficacement » l'industrie que les prohibitions qu'il supprimait. »

Avec la Révolution francaise ou plutôt avec la proclamation de la République, finit la période de l'histoire du Commerce pendant la monarchie, et que nous regardons comme l'histoire commerciale du XVIII[e] siècle, quoique le siècle dût avoir encore quelques années d'existence. Mais ces années offrent à divers points de vue, comme à celui qui nous occupe, un caractère particulier différant profondément de la période monarchique. Nous les passerons rapidement en revue; elles comprennent la période républicaine.

Avant d'entrer dans les détails, nous pouvons résumer l'aspect général de l'époque dont nous venons d'indiquer les principaux traits.

Le siècle a commencé avec la guerre d'Espagne en 1701, et jusqu'en 1792 il a compté environ soixante années de paix et de prospérité et trente-deux années de guerres et de désastres. Les guerres maritimes ont, à diverses reprises, lourdement pesé sur le commerce.

Aux maux de la guerre il faut ajouter ceux des disettes de grains qui désolèrent à diverses fois la province et qui étaient aggravées par les difficultés de la circulation des blés de province à province, par les variations des prohibitions ou de la liberté du commerce avec l'étranger. On n'était pas éclairé par l'exemple de la Hollande, dont le territoire ne produit presque pas de céréales et qui était cependant l'entrepôt auquel s'adressaient la France et l'Europe dans les moments de crise. « Que la famine règne ailleurs, disait l'auteur de *la » Richesse de la Hollande*, et vous trouverez du froment, du

» seigle et d'autres grains à Amsterdam; ils n'y manquent » jamais. »

Malgré les prohibitions relatives aux tissus et à divers objets manufacturés, le commerce avec les nations européennes avait pris un développement croissant; mais la véritable source de la prospérité et de la richesse de la place de Bordeaux était l'importance des relations qui s'établirent à partir de 1717, sous l'influence du régime colonial, entre cette ville et les colonies.

Au commencement de ce siècle, disaient en 1799 les membres du bureau consultatif du commerce à Bordeaux, la ville de Bordeaux avait à peine huit à dix navires pour les colonies; elle n'en avait pas pour la côte d'Afrique ni pour les mers des Indes. Elle n'était point entourée du cadre magnifique qui en fait aujourd'hui une des plus belles villes de France. Les quais qui bordent la rivière dans la longueur de plus d'une demi-lieue, n'étaient pas construits. La façade sur le fleuve, les places publiques qui décorent la ville, le cours d'Albret, le cours et les allées de Tourny, l'archevêché, les hôtels de la Douane et de la Bourse, les constructions du Chapeau-Rouge, le théâtre, n'existaient pas. Les rapports de commerce avec les étrangers étaient des plus bornés. La patrie d'Ausone n'avait pas conservé le goût des lettres et des sciences, les beaux-arts n'y florissaient pas.

Au moment où approche la fin de la monarchie, le tableau avait bien changé. La population, de 48,000 âmes en 1710, de 78,000 en 1740, était montée à 108,000. La ville avait agrandi son enceinte, l'avait entourée de voies magnifiques et décorée de splendides monuments. La fondation de l'Académie, les travaux de l'illustre Montesquieu et d'un grand nombre d'écrivains, de savants et d'artistes, avaient fait renaître dans la patrie d'Ausone ce goût des choses de l'intelligence qu'on lui reprochait d'avoir quelque temps perdu.

Ces bienfaits étaient dus au commerce.

Le célèbre voyageur anglais Arthur Young écrivait : « Malgré » tout ce que j'avais vu ou entendu sur le commerce, les » richesses et la magnificence de la ville de Bordeaux, tout » cela surpassa mon attente. »

« Pour se faire une juste idée de notre port à cette époque, » a dit Jouannet, il ne faut pas seulement considérer le

» produit des affaires, ces millions qui, partagés entre quelques
» maisons de commerce, les entretenaient dans l'opulence; il
» faut surtout regarder comme un bénéfice plus général et plus
» réel ces frais de constructions navales, d'armements, de
» désarmements, d'achats et de transport des vins, frais qui
» de la caisse de l'armateur faisaient passer la majeure partie
» des bénéfices dans les mains du cultivateur, de l'ouvrier, du
» marin, enfin de toute une population active et nombreuse.
» Nul n'était pauvre, pourvu qu'il eût des bras, du courage et
» de la santé. »

A ce riant tableau, les excès et les erreurs qui furent commis à la fin du siècle pendant la période républicaine firent succéder l'anéantissement du commerce, la misère et la famine, dont nous aurons à esquisser la sombre peinture.

---

## CHAPITRE II

### Conditions et institutions du commerce.

---

### Article premier. — *Les commerçants bordelais et étrangers.*

LES NÉGOCIANTS : LES BOURGEOIS, LES FRANÇAIS, LES ANGLAIS, LES HOLLANDAIS, LES ALLEMANDS, LES JUIFS.

Après l'émeute occasionnée en 1675 par l'impôt dit de la marque d'étain, et sa rude répression, les antiques privilèges des bourgeois de Bordeaux avaient été supprimés par le roi, et la bourgeoisie avait été abolie. Les bourgeois furent soumis au droit commun quant au paiement des impôts.

Depuis cette époque, plusieurs tentatives furent faites pour rétablir ces privilèges que plusieurs pensaient être favorables au mouvement commercial. Les intendants eux-mêmes se montraient disposés à appuyer une mesure qui entraînait la naturalisation des riches commerçants étrangers.

En 1708 les directeurs de la Chambre de commerce, faisant allusion à la stagnation pitoyable des affaires, renouvelèrent la demande de rétablissement des anciens privilèges des bourgeois. « Nota, dit Baurein dans son Inventaire des Archives de la » Chambre, que le privilège de bourgeoisie de Bordeaux consis- » tait dans l'exemption du droit de comptablie et du droit de » grande et petite coutume, en sorte que les bourgeois de » Bordeaux avaient la liberté de faire venir du dehors et d'y » envoyer pour leur compte toutes sortes de marchandises et » denrées, sans payer de droits à la comptablie. »

M. de Sénaut, sous-maire, et les jurats approuvèrent fort ce projet. Le maréchal de Montrevel et l'archevêque reçurent le mémoire de la Chambre de commerce, et promirent leur appui.

Les droits de comptablie formaient un trop beau revenu pour que le roi consentît facilement à se priver de la part qu'y apportaient les bourgeois. Cependant, et à une époque que

nous ne pouvons préciser, les bourgeois furent rétablis dans quelques-uns de leurs privilèges.

Il nous a été facile de retrouver dans les registres de la Chambre de commerce, dans ceux de l'amirauté, dans les archives de la ville et du département, les noms des principaux bourgeois et négociants, et même d'être initié à leurs affaires d'armement et de commerce.

Parmi eux nous revoyons un certain nombre de noms qui ont déjà attiré notre attention au XVII^e siècle, et quelques autres qui sont encore connus de notre génération. Beaucoup de Bordelais pourront constater des souvenirs de famille dans les noms que nous citons par ordre alphabétique.

Acquart, Alaret, Alauze, Alègre.

Balguerie, Baour, Barada, Barreyre, Battanchon, Beaujon, Beysselance, Bilate, Bonafé, Bonniot, Borel, Boudet, Boyer-Fonfrède, Brun, Brunaud frères, Bourges, Brivazac, Brisson.

Cabarrus, Camescasse, Campagnac, Carrié, Castaingt, Chardavoine, Cholet, Chicou-Bourbon, Chartrier, Clamageran, Courréjeolles, Crozillac.

Daney, Balthasar David, Decasse, Delsolier-Lagrange, Dubergier, Ducos, Duthil et Bachan, Delbos, Duvivier.

Féger, Fénelon.

Ganseford, Goudal, Gouteyron, Gramon, Germé frères, Grateloup.

Jappy, Journu.

Lafon de Ladébat, Lamalétie, Lamestrie, Lassabathie, Lassus, Larrieu, Lavaud, Leyson, Letellier, Lombard.

Mauriac, Ménoire, Minvielle-Bessan.

Nayrac.

Pineau, Poncet, Portal, Poyen.

Rattier, Ravesies, Rodde.

Saige, Saint-Criq, Sénac, Sers, Sudreau.

Tanaïs, Tarteyron, Touron.

Vignes, Virazel.

Et ceux que j'oublie.

Sans pouvoir donner une notice sur chacun de ces négociants, notons parmi les noms les plus connus ceux de Balguerie, qui fut porté à la fin du siècle et au commencement du suivant par un des plus remarquables promoteurs du commerce bordelais; de Nicolas Beaujon qui, devenu un des plus riches banquiers

de Paris, fit bâtir la *folie*, aujourd'hui *hôpital* Beaujon, et embellit l'hôtel d'Évreux, devenu le palais des Champs-Élysées; il s'est montré fort aimable pour la Chambre de commerce de Bordeaux. Le fils de Boyer-Fonfrède et celui de Ducos se firent remarquer parmi les *Girondins*. Citons encore Cabarrus dont les opérations attirèrent l'attention des financiers sur l'Espagne, dont le nom fut porté par la gracieuse femme qu'on appela Notre-Dame de Thermidor, et qui mourut princesse de Chimay; Cholet, Journu, devenus plus tard l'un le comte Cholet, pair de France ; l'autre le comte de Tustal, sénateur. Lafon de Ladébat connu par ses travaux financiers; Portal qui fut plus tard ministre; Sers, député, sénateur.

Passons aux négociants étrangers.

Parlons d'abord des juifs qui n'étaient pas considérés, même ceux nés à Bordeaux, même ceux reçus bourgeois de Bordeaux, comme jouissant complètement des droits régnicoles. Nous avons vu qu'ils avaient été à diverses époques en butte à des tentatives d'expulsion. Leur situation légale les classait comme étrangers, Portugais et Espagnols, simplement tolérés en vertu de l'édit de 1550. Nous avons raconté ailleurs comment, malgré ces lettres royales et celles de 1574, 1580 et 1656, il avait fallu l'énergique protection du Parlement et des jurats, de l'intendant et des principales autorités, pour faire respecter leur situation.

Les juifs formaient deux groupes, celui des Portugais et Espagnols placés sous le régime des lettres patentes dont nous venons de parler, et celui des Avignonnais et des Allemands qui n'avaient pas de position légale.

A diverses reprises, les rivalités commerciales avaient essayé d'empêcher les Portugais de faire le commerce de courtage et surtout celui du change, et les Avignonnais de faire celui des soieries, draperies et tissus.

Le commerce des vins de Bordeaux avec les israélites d'Allemagne se faisait principalement par les maisons allemandes Harmensen, Schröder et Schyler, de religion chrétienne, établies à Bordeaux depuis longtemps et commissionnaires des juifs de Hambourg et d'Altona.

Parmi les plus notables Portugais et Espagnols nous citerons Joseph Nunès Pereyra, vicomte de la Ménaude et baron d'Ambès en 1720; Jacob Rodrigues Péreire, instituteur des sourds-muets,

l'aïeul d'Émile et d'Isaac Péreire, nos contemporains, les financiers bien connus.

La grande maison de commerce Gradis était établie à Bordeaux déjà depuis près de deux siècles. Elle affréta pendant la guerre de 1744 à 1748 un grand nombre de navires pour compte du gouvernement; elle fonda en 1748, à la paix, la Société du Canada, et créa à Québec des entrepôts considérables; elle établit des maisons à Saint-Domingue et à la Martinique. Lors des guerres maritimes contre l'Angleterre, cette maison mit généreusement par l'entremise de ses correspondants à l'étranger des sommes considérables à la disposition des officiers français faits prisonniers, comme elle avait mis sa caisse au service de l'État, qui resta son débiteur de plusieurs millions.

Citons encore les familles Alexandre, Azevedo, Brandon, Carvalho, Dacosta, Fernandès, Furtado, Lameyra, Lopès, Lopès-Dubec, Mendès, Mercadé, Peixoto, Raba, Robles-Henriquès, Rodrigues, Sasportas.

Parmi les juifs avignonnais nous nommons Astruc, Dalpuget, Lange, Perpignan, Petit, Salom, qui étaient établis depuis le milieu du siècle, faisaient principalement le commerce des soieries et des étoffes, et n'échappèrent qu'à grand'peine aux mesures d'expulsion prises contre eux à diverses reprises.

Quelques négociants étrangers avaient établi leurs affaires à Bordeaux. Plusieurs y sont demeurés et leurs familles sont devenues françaises.

En 1711, alors que durait encore la guerre de la succession d'Espagne, M. de Pontchartrain demanda à l'intendant l'état des étrangers demeurant à Bordeaux, et principalement de ceux originaires des pays ennemis, c'est-à dire des îles Britanniques, des Pays-Bas autrichiens et de Hollande. Il demandait aussi s'ils avaient permission de résidence, s'ils étaient naturalisés; quelle était leur religion, leur situation commerciale, leur conduite.

Il y avait alors à Bordeaux environ quatre-vingts négociants étrangers, suédois, danois ou des villes anséatiques, hollandais, anglais, irlandais et écossais, la plupart mariés, faisant le commerce, de religion protestante. L'intendant dit qu'ils menaient une bonne conduite, qu'ils étaient de la plus grande utilité pour le commerce, qui sans eux aurait dépéri. Il cite

Olivier d'Egmont, natif de Gothembourg, qui se prétendait naturalisé parce qu'il avait payé pour cela 2,000 livres à MM. Nicolas Damour et Jean Bernard, chargés du recouvrement de la finance imposée aux étrangers par l'arrêt de juillet 1697.

M. de Pontchartrain répond que ce paiement ne suffit pas, qu'il faut des lettres de chancellerie. Il regrette que d'Egmont soit protestant. « C'est à vous, écrit-il à l'intendant, à voir si » vous pouvez le déterminer à se faire catholique, car vous » savez bien qu'on ne donne pas de lettres aux protestants. » Et comme l'intendant réplique qu'il y avait des protestants naturalisés, M. de Ponchartrain en témoigne son étonnement : « Il paraît, dit-il, que, moyennant de l'argent, on n'était pas » sévère dans les bureaux. »

Les registres de la Chambre de commerce nous donnent les noms des principaux de ces étrangers venus du Nord, des villes anséatiques ou de Hollande, au commencement du XVIII[e] siècle. Nous y remarquons, vers 1705, ceux de Baumgarten, Cornelis Beyerman, Both, Cloek, Peter et Olivier d'Egmont, Lucas Luëtkens, Hoogstel, Raap. Quelque temps après la paix de 1713 arrivèrent un assez grand nombre de nouveaux Allemands. En 1744, il y avait notamment vingt Hambourgeois dont l'intendant faisait le plus grand éloge.

Il faut remarquer qu'en vertu des traités entre la France et Hambourg, ils ne payaient que les mêmes droits de douane que les Hollandais, les Suédois et les Danois, c'est-à-dire 3 1/2 pour 100 et 32 livres 14 sols de sortie par pièce d'eau-de-vie, tandis que les négociants anglais, russes, prussiens et autrichiens payaient 6 pour 100 et 36 livres 19 sols 6 deniers.

Au milieu et vers la fin du siècle nous notons, sans distinction particulière de nationalité et par ordre alphabétique :

Baumgarten, Beynum, Bethman, Beyerman, Bromer, Burgaard.

Colk, Cossius, Dircs et Beekman, Draveman.

Daniel d'Egmont, Harmensen, Hofman, Hoogstaël, Hanssen et Von Hemert.

Kater, Kern et Eckman, Imbert, Mutzenbecher et Lubbert, J. J. et H. Luëtkens.

Messler et Zimmerman, Mosselman, Munderman, H. L. Polh.

Schröder et Schyller, Schmolder, Van den Schelden et

Watering, Van Schellebec, Von Hemert d'Egmont et C^ie, H. Van Thuysen, Von Dorhen, Von Sprekensen, Van de Zande, Weltener.

Un mot sur quelques-uns de ces négociants.

Bethman, établi à Bordeaux en 1741, avait formé la maison Bethman et Meinicken, plus tard Bethman et fils. Il était issu d'une des branches de ces Bethman de Francfort bien connus dans le monde commercial. Il rendit de grands services à la province en 1766, pour l'approvisionnement des grains. Il en reçut les compliments du ministre et les remerciements de la Chambre de commerce et de la ville.

J.-J. Bethman était, en 1777, consul à Bordeaux de S. M. l'empereur d'Autriche Joseph II, frère de S. M. la reine de France Marie-Antoinette. L'empereur, voyageant incognito sous le nom de comte de Falkenstein, arriva à Bordeaux le 24 juin; il logea chez son consul et se montra de fort méchante humeur pendant son court séjour. Il critiqua la Bourse et le théâtre et humilia durement l'architecte Louis. Il ne voulut recevoir personne, si ce n'est le maréchal de Mouchy, gouverneur de la province. Il partit, peu regretté des dames auxquelles il avait refusé toute réception. Les présidentes d'Augeard et de Virazel, accompagnées de M. de Pontac, essayèrent d'être reçues par le sauvage empereur, et réussirent à lui être présentées par le consul au moment de son départ : « Mesdames, » leur dit le monarque peu galant, je suis très étonné que » vous soyez si curieuses de m'envisager, car je ne suis ni » Adonis, ni Cupidon. »

M. de Bethman, naturalisé Français, assista à l'assemblée de la noblesse en 1789. De nos jours un de ses descendants a été maire de Bordeaux.

Les familles Beyerman, Baumgarten, Luëtkens, Polh, Schröder, Schyler, existent encore.

M. de Kater, originaire d'Amsterdam, et naturalisé, fut anobli en 1757 : il était un des directeurs du commerce, et demanda à la Chambre d'avoir la préséance sur les directeurs non nobles; ce qu'il ne put obtenir.

M. Luëtkens, originaire de Lubeck, avait été nommé consul de Suède à Bordeaux. La Chambre protesta contre ce choix, déclarant que cette fonction était moralement incompatible avec le commerce considérable qu'il faisait dans cette ville.

Passons aux négociants de la Grande-Bretagne établis à Bordeaux.

L'intendant de Bordeaux écrivait le 3 avril 1744 au contrôleur général : « La déclaration de guerre au roy
» d'Angleterre, électeur de Hanovre, fut publiée ici le premier
» de ce mois, de la part des officiers de l'Amirauté, par les
» ordres de M. le comte de Maurepas. Je n'aurai point l'hon-
» neur de vous parler aujourd'hui de la consternation qu'elle
» répandit dans tous les esprits, tant des habitants que des
» négociants. Le besoin qu'on a ici de la paix trouble tous les
» esprits. Mais comme l'ordonnance du roi ne s'explique pas
» sur la façon dont on doit agir envers les Anglais, Écossais et
» Irlandais qui sont dans le port; et qu'il y en a ici un nombre
» assez considérable qui y demeurent depuis nombre d'années
» avec femmes et enfants, je vous prie de vouloir bien,
» indépendamment des ordres que je recevrai sans doute par
» le premier courrier, tant de M. Amelot que de M. d'Argenson,
» avec la déclaration de guerre, me donner les vôtres. »

Aucun document ne nous a indiqué ce qui a été fait à cette époque.

Mais, lorsqu'après peu d'années de paix la guerre eut recommencé, on dressa en 1756 l'état de tous les Anglais, Écossais et Irlandais qui se trouvaient à Bordeaux. Quelques-uns furent expulsés; d'autres obtinrent des permissions de séjour qui furent souvent renouvelées; un certain nombre reçut des lettres de naturalité.

Il n'y avait que peu d'Anglais. Thomas Austin, de Londres, et J. Kirney, du comté de Pembroke, partirent; Thomas Percis, de Newcastle, arrimeur, marié à Bordeaux, et Edw. Swinburne, du Northumberland, fils cadet du baronnet John Swinburne, d'une famille catholique et zélée pour les Stuart, reçurent l'autorisation de rester.

Un arrêt du Conseil du 5 mars 1756 accorda la même autorisation à ceux qui résidaient en France depuis dix ans, ou que leur attachement au prétendant aurait signalés aux vengeances du parti jacobite.

Le plus grand nombre des Écossais et des Irlandais, soit comme partisans des Stuart, soit comme catholiques, ou à raison de leur situation commerciale, eurent à titre provisoire ou définitif la permission de séjour.

Parmi les Écossais nous citerons :

Georges Ainslie, en France depuis quarante-trois ans, mais dont les fils avaient des emplois considérables en Angleterre; Charles Allan, d'Édimbourg; John Black, aussi d'Édimbourg, père de douze enfants et gendre de Gordon qui avait fait pendant longtemps un commerce considérable; Georges Gordon, établi en 1699, beau-frère de Black; tous deux fort attachés au roi Jacques et au prince Édouard; Jacob Sandiland, né à Bordeaux en 1719; John et Hercule Skinner, de Montrose, établis depuis plus de vingt ans et faisant un grand commerce de vins et de charbons.

Les Irlandais étaient en plus grand nombre. C'étaient :

A. Boyd, négociant, naturalisé; William Burke, demandait à être naturalisé; Collingwood, grand négociant, naturalisé; William Copinger, de Balivolane; d'Arcy père, catholique, dont le neveu était mestre de camp dans les armées du roi de France; Samuel Delap, de Dublin, associé du fameux Thomas Barton, qui avait gagné des biens immenses à Bordeaux et s'était depuis peu retiré en Irlande; Theobald Dillon, gentilhomme irlandais, et ses fils; Richard et Christophe Gernon, de Dublin; Richard Galway, de Cork; William Johnston, de Dublin, venu en France en 1717, associé de la maison Germé; Kirwan; Robert Lacy, de Limerick; Abraham Lawton, courtier de vins, de Cork; les deux frères Lynch, dont le père avait été naturalisé; Denis Mac Carthy, de Tipperary; Mac Daniel; Patrice Mitchell, de Dublin, verrier; Henry Morgan; Denis O'Connor, de Cork; O'Quin; et bien d'autres moins importants.

Beaucoup des noms que nous venons de citer sont aujourd'hui portés par ces familles devenues bordelaises.

### Article 2. — *La Chambre de Commerce.*

Nous avons déjà parlé de la création en 1705 de la Chambre de commerce de Bordeaux, du but qu'elle avait pour mission d'atteindre, et de la constitution de ses premiers directeurs, formée par le juge et les consuls de la Bourse et par les six négociants élus.

La première séance fut tenue solennellement le 9 juillet 1705,

dans la cour de la Bourse, sous la présidence de l'intendant, M. de la Bourdonnaye. Le député de la ville auprès du Conseil général du commerce à Paris, Fénelon, prit place à la séance après le juge et les consuls.

La Chambre s'empressa de notifier son établissement au maire et aux jurats de Bordeaux, ainsi qu'aux autorités des villes de la province. Toutefois, l'enregistrement au Parlement des lettres patentes ne fut fait que le 7 juillet 1707.

La cérémonie eut lieu avec le plus grand éclat.

Dès le matin, MM. Béchon et Marchandon, directeurs délégués par la Chambre, assistés de Me Poujade, procureur au Parlement, se rendirent au lever de M. le premier président Romain Dalon pour lui présenter leur cartel de requête. De là ils allèrent à la Bourse où se trouvaient réunis le juge, les consuls et les autres directeurs de la Chambre, ainsi que les anciens. Tous étaient revêtus de leurs robes et toques de cérémonie. Le cortège marcha en ordre jusqu'au palais, où Me Huguerie, huissier de la Cour, les reçut dans la grande salle, ainsi qu'il était d'usage pour Messieurs du clergé et pour Messieurs les jurats.

La Cour ayant monté l'audience, les dircteurs furent placés au banc ordinairement affecté aux jurats.

Le premier président fit appeler la cause. Me Ledoulx, avocat choisi par la Chambre, demanda l'entérinement des lettres patentes. Le premier président avait invité les directeurs à se couvrir. L'avocat général Dudon fit l'éloge du roi et celui du commerce, et conclut à l'enregistrement; ce que la Cour accorda par son arrêt.

Quelques jours après les directeurs remercièrent Me Ledoulx et lui offrirent dix louis, qu'il refusa; mais il accepta une bourse de cent jetons d'argent.

Ces jetons d'argent et des jetons en or avaient été autorisés par les lettres patentes elles-mêmes. Dès le mois de décembre 1705 la Chambre s'était occupée de leur confection. Elle avait d'abord accepté pour la face un cep de vigne avec cette inscription : *Hic veniunt feliciùs uvæ.* — A l'exergue : *Burdigala 1705;* — et au revers : *Ludovico Magno, Commercii protectori.* Mais peu après, la Chambre changea de modèle. Elle choisit pour la face le frontispice en relief de la maison de la Bourse avec la légende : *Clarior adjunctis surget*

*rectoribus ædes*, et à l'exergue : *Direction du Commerce de Guienne*. Le revers ne fut pas changé.

Les devises avaient été proposées par Sabathier, professeur au Collège de Guienne. Les médailles d'or étaient chacune du poids de cinq louis d'or. La frappe de ces médailles avait été confiée au graveur Grateloup, à Paris.

Au moment de l'arrêt d'enregistrement, les directeurs firent hommage de médailles d'or au premier président Romain Dalon ; à l'avocat général Dudon ; à M. le maréchal de Montrevel, gouverneur ; à M. de la Bourdonnaye, intendant, et à M. de Fénelon, député de la Chambre à Paris.

Ajoutons, pour terminer ces détails, qu'une délibération de la Chambre accordait à chacun des directeurs deux flambeaux après les séances du soir pour éclairer leur retour.

La Chambre de commerce de Guienne n'avait pas, plusieurs années après sa création, de local particulier affecté à ses séances ; elle occupait un étroit espace dans le vieux palais ducal de l'Ombrière, où se trouvaient réunis divers services publics. C'est là que siégeait le Parlement. Le tribunal du sénéchal, l'amirauté, des bâtiments de servitudes, des prisons étroites et malsaines, se trouvaient dans le même corps de bâtiments. Une autre partie de l'édifice était consacrée à la Monnaie, au bureau des trésoriers de France, au Tribunal de commerce, à la Chambre des directeurs du commerce.

A cette époque, la place du Palais de l'Ombrière était entourée de rues étroites et tortueuses, occupées par des maisons mal bâties, mal ordonnées, d'antique construction, par lesquelles on se rendait dans l'intérieur de la ville ou sur le port, couvert à basse marée de boues et de vases. Cet état de choses allait changer vers le milieu du siècle.

Dès 1725, les jurats s'occupèrent de rajeunir un peu la vieille cité ; de donner de l'air et du jour en élargissant et rectifiant les rues, de remplacer les masures étroites et malsaines par des constructions mieux assorties aux besoins nouveaux. On avait commencé l'œuvre d'assainissement et d'embellissement lorsque, en 1743, arriva en qualité d'intendant Urbain Aubert, marquis de Tourny, qui s'était signalé comme intendant de Limoges. Il prit à cœur l'œuvre commencée, la compléta et l'exécuta avec une hauteur de vues et une énergie remarquables.

Le 2 janvier 1728, le maire et les jurats avaient décidé

d'élever sur le port, près la rue du Chapeau-Rouge, une nouvelle place qui porterait le nom de place Royale et serait ornée de la statue du roi. Leur délibération fut homologuée le 7 février 1730 par arrêt du Conseil d'État, malgré l'opposition inintelligente du Parlement de Bordeaux. L'architecte Gabriel, élève et parent de Mansart, vint en tracer le plan.

Cependant les travaux restèrent longtemps retardés, et ils n'étaient pas terminés lorsque Tourny arriva à Bordeaux.

Celui-ci fit exécuter, sauf de légères modifications, le plan de Gabriel. Au milieu de la place, ouverte sur le quai, et entourée de maisons d'un style uniforme, s'éleva la statue en bronze de Louis XV, œuvre du sculpteur Lemoine. Les deux pavillons, placés l'un au nord, l'autre au sud, devinrent, le premier celui de la Bourse, et le second celui de la ferme royale ou des douanes. Ils ont conservé cette destination.

Lorsque le roi eut cédé au commerce de Bordeaux le pavillon de la Bourse, M. de Tourny en fit solennellement l'inauguration le 9 septembre 1749, après la paix d'Aix-la-Chapelle. Il y installa la juridiction consulaire et la Chambre de commerce. L'édifice n'avait pas encore les dimensions qu'il a aujourd'hui. La tradition raconte que quelques négociants le trouvaient trop vaste et que Tourny leur avait dit : « Et moi je regrette que les » bornes de cet emplacement m'aient forcé de faire cet hôtel si » petit. Vous partagerez un jour mes regrets. »

Les questions de préséance avaient alors une importance que nous comprenons moins aujourd'hui. Nous avons parlé de la prétention d'un des directeurs, M. de Kater, nouvellement anobli, de réclamer comme noble la préséance sur ses collègues. Le député de la Chambre à Paris prenait rang après le juge et les consuls. Les directeurs étaient placés dans l'ordre de leur élection. L'intendant était de droit président, quand il lui plaisait d'assister aux séances.

Il avait fallu des arrêts du Parlement pour régler le rang respectif des avocats, des procureurs, des juge et consuls de la Bourse, des anciens jurats ou consuls, dans les cérémonies publiques, et notamment à la procession de la Fête-Dieu.

Les directeurs, après leur élection, étaient présentés à l'intendant et installés ensuite. Pendant les premières années, ils étaient choisis parmi les anciens directeurs et de préférence parmi ceux qui avaient été juges ou consuls. Mais un arrêt du

Conseil du 24 avril 1732 ordonna que sur les trois directeurs qui devaient être nommés chaque année, deux seraient choisis parmi les négociants ou marchands en gros, et le troisième parmi les marchands au détail, fût-il même un étranger naturalisé, et sans avoir besoin d'avoir été juge ou consul.

La Chambre décida que les directeurs qui auraient été juges ou consuls prendraient rang d'après leur nomination à ces places; et qu'après eux viendraient les autres directeurs suivant leur ancienneté (1734).

Le député au Conseil du commerce à Paris avait un rôle important, non seulement auprès du Conseil séant à Paris, mais auprès du contrôleur général et des autres ministres. Lorsque le Conseil de Paris avait été créé en 1701, c'était la ville, c'est-à-dire le maire et les jurats, qui avait nommé le député de Bordeaux à ce Conseil, et le négociant Fénelon, alors nommé, l'avait été une seconde fois sur la demande du roi. Lorsque la Chambre de Guienne fut constituée, Fénelon fut choisi pour son député en 1706. Il recevait 6,000 livres de traitement. Les registres et liasses des Archives conservent de lui une correspondance intéressante et un remarquable rapport sur la nécessité en 1711 de rétablir le commerce avec l'Angleterre. Il cessa ses fonctions en 1719, et le 12 janvier, dans une assemblée tenue à l'Hôtel de Ville, fut nommé son successeur, Billate aîné, qui travailla activement au traité avec l'Espagne en 1720.

En 1726, le mode de nomination du député fut changé. L'assemblée de l'Hôtel de Ville, régulièrement convoquée par le maire, et composée du maire et des jurats, des directeurs du commerce et des Cent trente, désigna trois candidats aux fonctions de député au Conseil du commerce de Paris : Lee, Bruneau, Brisson.

Le roi nomma Brisson.

En 1732 il n'y a plus de choix entre divers candidats présentés au roi; le roi nomme directement M. Carton. La Chambre présenta un mémoire pour être maintenue dans le droit qu'elle avait exercé jusqu'alors de présenter, d'accord avec la jurade et le Conseil des Cent trente, trois candidats.

Mais elle ne put obtenir satisfaction; et, en 1750, à la mort de Carton, le roi nomma directement le député Castaing. Les directeurs eurent cependant cette consolation que ce fut parmi les membres anciens que ce député fut choisi. La Chambre se

plaignait quelquefois, elle le fit en 1756, que le député nommé par le roi ne s'inquiétait pas toujours assez des questions qui intéressaient le commerce qu'il devait représenter.

La correspondance des députés qui se succédèrent jusqu'à la Révolution démontre que ces plaintes n'ont pu être fondées que dans de rares occasions.

La Chambre, pendant son existence presque centenaire, s'occupa avec activité et intelligence de toutes les questions intéressant Bordeaux, la province et la France elle-même.

Bien des problèmes commerciaux, alors posés, ont été agités de nouveau et à diverses reprises, sans avoir peut-être encore de nos jours reçu de solution définitive. Les traités de commerce; les prohibitions de certaines sortes de marchandises à l'entrée ou à la sortie; les élévations ou abaissements de tarifs douaniers; la liberté ou la restriction du commerce des neutres en temps de guerre; les monopoles coloniaux; les vicissitudes du change et de la circulation des monnaies; les luttes contre les fermiers généraux; la surveillance de la navigation et des voies de communication; les assurances; les entrepôts; la législation commerciale, ont offert un vaste champ, utile pour nous à étudier, aux travaux de notre ancienne Chambre de commerce, digne devancière de celle qui lui a succédé.

Quel était le budget de la Chambre?

Par l'édit de sa création, elle recevait de l'État une annuité de 4,086 livres, représentant les intérêts de la finance payée par les marchands et artisans en 1697 pour la suppression des offices d'auditeurs des comptes. Mais cette somme était très inexactement payée. La Chambre fut obligée, pour subvenir à ses dépenses nécessaires, de solliciter à plusieurs reprises l'autorisation de lever quelques impositions sur la jauge des navires ou sur l'entrée et la sortie des marchandises. Elle fut en outre contrainte à recourir à la voie des emprunts.

De 1750 à 1761, la Bourse, suivant l'expression dont on se servait, avait emprunté, à rente viagère, diverses sommes

| | |
|---|---|
| s'élevant à ................................ | 140,414[l] |
| et à rente perpétuelle, celle de.................... | 42,600 |
| Ensemble......... | 183,014[l] |

Le chiffre des annuités pour ce service montait à 16,218 livres 18 sous.

Les recettes et les dépenses s'établirent de la manière suivante pour une période de 12 ans :

| | RECETTES | DÉPENSES |
|---|---|---|
| 1750... | 47,657 | 48,881 |
| 1751... | 31,148 | 31,071 |
| 1752... | 60,279 | 59,281 |
| 1753... | 48,475 | 48,104 |
| 1754... | 25,919 | 29,575 |
| 1755... | 36,097 | 33,912 |
| 1756. . | 46,253 | 43,537 |
| *A reporter* | 295,828 | 294,361 |
| *Report*.. | 295,828 | 294,361 |
| 1757... | 44,708 | 44,077 |
| 1758... | 36,910 | 36,258 |
| 1759... | 23,756 | 31,759 |
| 1760... | 32,876 | 38,319 |
| 1761... | 52,658 | 51,764 |
| Totaux. | 486,736 | 496,538 |
| Moyenne. | 40,561 | 41,378 |

Nous n'avons pas trouvé les chiffres des années postérieures.

La Chambre se plaignait de l'élévation croissante de ses dépenses. Elle s'efforçait d'éviter celles inutiles, et se prêtait difficilement aux complaisances de cour. En 1747 la Chambre de La Rochelle fit savoir à celle de Bordeaux qu'elle avait reçu avis que ce serait bien faire sa cour à M. de Conflans, qui venait d'escorter avec succès deux convois, et paraissait très disposé, comme officier supérieur de la marine royale, à s'employer en faveur du commerce, que de lui offrir un présent; que la Chambre de La Rochelle, celles de Bordeaux et de Nantes, feraient bien de lui offrir un service de vaisselle d'argent de 6,000 livres. Les directeurs de Bordeaux, dans leur réponse, firent force compliments pour l'officier du roi, et regrettèrent de n'avoir pas de fonds disponibles.

Ils étaient économes jusque dans les repas de corps. Nous avons sous les yeux le menu et l'addition d'un dîner d'installation de nouveaux directeurs du 3 juin 1745. Nous le donnons en note. L'écot de chacun des neuf convives, payé par lui et non par la Chambre, était fixé à 8 livres et ne fut dépassé que de très peu (1).

(1)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 terrine de riz de veau | 8l | 1 omelette à la Noailles | 6l |
| 1 carré de veau glacé | 8 | Artichauts au jus de jambon | 3 10s |
| 1 entrée de poulets au jambon | 7 | 1 ragoût de pois | 4 |
| 1 levraut | 6 | 2 plats d'écrevisses | 4 |
| 2 dindonneaux | 7 | Dessert | 8 |
| 2 lapereaux | 3 | Pain | 2 |
| Salade | 1 4s | Vin | 9 |

Total : 76l 14s.

Le vin ne porte aucune indication de cru. Chaque convive put en boire pour 1 livre. C'était probablement du vin de graves. Mais ce ne pouvait être du Pontac-Haut-Brion qui coûtait à Londres dès la fin du siècle précédent 7 à 8 schellings la bouteille. Ce n'était même pas du vin à un écu de 3 livres la bouteille comme celui sur la cherté duquel se récriait vers la même époque le célèbre et économe roi de Prusse Frédéric. Ce monarque, soupant à Leipsick en petite compagnie, demanda à Coccey, l'ambassadeur qui arrivait d'Angleterre, quelle était cette sorte de vins que les Anglais appelaient *claret*, qu'ils faisaient venir de Bordeaux et qu'ils estimaient tant, et s'il pouvait lui en procurer. L'ambassadeur anglais répondit aux questions du roi, et offrit de lui faire venir une pièce de ce vin : « Une pièce ! dit le roi, et combien cela coûte-t-il ? — Un écu la » bouteille, sire. — En ce cas, dit Sa Majesté, faites-m'en venir » douze bouteilles ; et encore faut-il que j'écorche un paysan » saxon pour me rembourser (1). »

La Chambre de commerce aurait voulu prendre grand soin de ses archives.

Peu après sa création, en 1709, elle décida qu'il serait fait chaque année un inventaire de ses papiers pour les conserver. Ces précautions ne paraissent pas avoir été exactement suivies par les divers secrétaires qui se succédèrent jusqu'en 1730; car, à cette époque, elle adjoignit au secrétaire deux commissaires pour le classement de ses papiers. Leur rapport constate que les papiers sont en désordre, non classés, qu'il en manque beaucoup.

La Chambre paraît, dès cette époque, s'être occupée vivement de cette situation. En 1734 elle constatait qu'il n'avait été fait aucun répertoire ni recueil, soit des matières qui lui avaient été soumises, soit des arrêts, déclarations et règlements du Conseil sur le commerce. Elle nomma trois commissaires, MM. Brunaud, Roche et Ollé, pour travailler avec le secrétaire. En 1736 MM. Roudès, Billate et Dirouard furent chargés du même travail. Mais la durée des fonctions de ces commissaires était limitée par un temps trop court pour leur permettre un travail utile. D'autre part les documents se perdaient; plusieurs personnes les empruntaient ; et la Chambre dut défendre au

(1) Mémoires de Harris.

secrétaire de prêter aucune pièce, fût-ce même aux directeurs. Il serait à désirer que cette défense, qui date de 1749, eût été plus fidèlement observée.

Le 4 août 1756, la Chambre adjoignit à son secrétaire Crozillac le savant abbé Baurein pour mettre en ordre ses archives, et lui vota un honoraire de 600 livres, avec promesse de gratification à la fin du travail. Le travail de Baurein et son inventaire sont à la date de 1757 et 1758. Le répertoire est contenu dans 12 vol. in-f°.

Les archives, après la dissolution de la Chambre en 1792, furent déposées aux Archives départementales ; puis firent retour à la nouvelle Chambre de commerce reconstituée. Celle-ci les a elle-même déposées en 1867 et 1878 aux Archives du département où elles se trouvent aujourd'hui.

Inventaire sommaire en a été entrepris par l'archiviste, M. Brutails, et sera bientôt imprimé aux frais de la Chambre actuelle.

## Article 3. — *Juridiction consulaire.*

La juridiction consulaire avait son siège à la Bourse, comme la Chambre de commerce. Le juge et les deux consuls du Tribunal de la Bourse étaient de droit directeurs de la Chambre avec préséance.

Nous avons peu de choses à dire sur le Tribunal et sur sa juridiction. Le droit commercial était réglé par l'ordonnance de 1673. De nombreux parères de la Chambre indiquent les usages commerciaux de la place.

Nous avons signalé les difficultés qu'occasionnèrent à diverses époques de crises commerciales la sévérité des lois sur les faillites et les conflits de juridiction qui s'élevèrent à ce propos entre la justice criminelle et la justice consulaire.

Nous rappelons que les lois antérieures, et notamment celles du siècle précédent, portaient contre les débiteurs des dispositions cruelles. Le banqueroutier était puni de mort, et le failli, toujours présumé coupable, était saisi et incarcéré par le lieutenant criminel qui faisait déposer les livres à son greffe.

Le 11 mai 1715 un arrêt du Parlement de Bordeaux défendit

au juge criminel de décréter par provision les faillis de prise de corps, et de déposer leurs livres en son greffe ; la Chambre de commerce demandait l'annulation de l'ordre donné par ce juge au directeur de la poste de retenir les lettres adressées aux faillis. Elle réclamait auprès du contrôleur général contre les violences et les tortures infligées aux faillis ; contre les monitoires affichés contre eux aux portes des églises et dans les rues et carrefours. Elle demandait l'attribution au juge et aux consuls de la Bourse de tous procès civils et criminels en matière de faillite.

Une déclaration du roi du 10 juin 1715 conféra temporairement aux tribunaux consulaires une compétence que la législation ne leur avait pas encore attribuée. Cette déclaration portait que tous procès et différends civils mus et à mouvoir pour raison de faillites mues depuis le 1er avril dernier, ou qui s'ouvriraient jusqu'au 1er janvier 1716, fussent portés devant les juge et consuls, sauf appel au Parlement, à l'exclusion de tous autres juges et officiers de justice ; et les chargeait des scellés, inventaires, homologations de concordats et autres opérations de la faillite.

La Chambre de commerce dut soutenir une lutte vigoureuse contre le Parlement, dont la chambre de la Tournelle avait rendu un arrêt maintenant le droit du lieutenant criminel à se saisir de la personne et des livres du failli. Après avoir obtenu la cassation de l'arrêt de la Tournelle par arrêt du Conseil du 30 juillet 1715, elle reçut de l'avocat général d'Albessard une lettre injurieuse, relative à son intervention à propos des faillites, et se contenta de remettre cette lettre au contrôleur général.

Le lieutenant criminel continua à faire prise de corps sur les faillis lorsqu'il les considérait comme banqueroutiers, et à faire apporter leurs livres au greffe criminel ; mais la juridiction civile et commerciale des faillites, provisoirement attribuée au juge et aux consuls en 1715, fut successivement prorogée jusqu'en 1732.

A cette époque, l'opposition du Parlement finit par l'emporter ; et l'arrêt de règlement de la Cour de Parlement de Paris du 27 mars 1702, portant défense aux juges et consuls de connaître des faillites, devint la loi générale du royaume.

Cependant une déclaration du roi du 13 septembre 1739

ordonna qu'avant de procéder à l'homologation du concordat et même à l'apuration des créances, les parties se retireraient au préalable devant le tribunal consulaire, qui examinerait l'affaire et donnerait son avis.

En 1742 et 1744, la question de juridiction fut de nouveau soulevée, et les Chambres de commerce de La Rochelle, de Toulouse et de Bordeaux, obtinrent l'attribution complète aux tribunaux consulaires des matières civiles de faillites, par des ordonnances temporaires, mais toujours renouvelées.

## Article 4. — *Foires.*

Les deux foires de mars et d'octobre étaient franches, c'est-à-dire que les marchandises arrivées et vendues en foire ne payaient ni droits d'entrée ni droits de sortie. Cette exemption était sujette à des conditions de temps et de lieu pour l'arrivée des marchandises et leur placement dans les limites privilégiées.

Les fermiers des fermes royales exigeaient rigoureusement l'accomplissement des conditions et des formalités prescrites. Mais il se présentait souvent des cas de force majeure, soit généraux, soit particuliers, qui ne permettaient pas de remplir ces conditions. Les négociants s'adressaient alors à la Chambre qui demandait appui à l'intendant pour obtenir du contrôleur général soit une prorogation de délais, soit même une remise de la foire à une autre époque.

C'est ainsi qu'en 1705 et 1706 la foire fut prorogée pendant un mois pour attendre l'arrivée des navires étrangers, contrariée par le mauvais temps; il en fut de même en 1711 pour la foire de mars; celle d'octobre fut aussi prorogée à cause de la contagion qui régnait alors, et à raison de laquelle on avait obligé les navires à faire quarantaine à l'île de Patiras. En 1721, la contagion régnait encore en Hollande, la foire fut renvoyée au mois de mars; mais l'année suivante elle n'eut pas lieu, à cause de la peste de Marseille. On accorda comme indemnité aux marchands de Bordeaux l'exemption partielle ou complète des droits de comptablie.

En 1724 les marchands chargeurs exposaient qu'il était arrivé un si grand nombre de navires étrangers qu'il n'y

avait pas assez de place dans le port; que plusieurs avaient dû mouiller au-dessous de Bacalan, en dehors de la limite qui était fixée en face de la rue Saint-Esprit. Les commis des fermes refusaient de délivrer les acquits. L'intendant appuya les négociants, qui obtinrent satisfaction.

En 1731, la place manquait aussi dans le port parce que les sables s'étaient accrus dans la rivière et restreignaient les lieux de mouillage. La Chambre s'adressa à M. de Maurepas, au contrôleur général, et à M. Fagon, président du bureau du commerce. Elle obtint d'abord la délivrance des acquits provisoires, puis la permission du mouillage au delà de la rue Saint-Esprit pour les navires dont la calaison trop forte ne leur permettait pas de remonter au-dessus.

De nouvelles difficultés relatives aux limites du lieu de foire s'élevèrent entre M. de Pressigny, directeur des fermes royales en 1744, et le commerce de Bordeaux.

Quelquefois les obstacles à l'arrivée en foire ne provenaient pas du transport maritime, mais de celui de l'intérieur, par exemple du mauvais état du canal de Languedoc ou d'autres causes qui empêchaient l'arrivée des marchandises d'Agde, de Montpellier, de Narbonne ou de Toulouse. Ainsi, en 1712, la foire fut prorogée à raison du mauvais état du canal; en 1729, parce que les réparations des écluses n'étaient pas terminées; en 1719 et en 1757, parce que les bateaux du haut pays avaient été réquisitionnés par le roi pour le service des troupes.

D'autres fois, l'obstacle provenait de la Compagnie des Indes qui avait retardé les ventes publiques périodiques qu'elle faisait à Lorient, ce qui empêchait les marchandises achetées en vue de la foire de Bordeaux d'arriver à temps dans ce port. C'est ce qui se présenta tous les ans de 1739 à 1744. La Chambre demandait qu'en pareil cas les marchandises de la Compagnie des Indes, venant même après l'époque de la foire, fussent déclarées franches, comme si elles étaient arrivées en foire, le commerce ne pouvant pas en cas contraire les acheter.

Les difficultés soulevées par la ferme à propos d'infractions aux règlements de la foire étaient à chaque instant renouvelées. La Chambre de commerce était journellement sur la brèche pour soutenir les revendications des négociants. Ainsi nous la voyons faire de nombreuses démarches auprès des jurats pour faire lever une saisie de savons reçus de Marseille par Germé

frères et envoyés en Bretagne (1705-1706); pour une cargaison de morues de Saint-Sébastien, arrivée pendant le temps de la foire, mais qui n'avait pu être déchargée avant le 1er novembre 1717. La Chambre soutenait que la décharge était indépendante de l'arrivée ; que la franchise était acquise par le fait de l'arrivée non seulement dans le port, mais même dans les limites de la sénéchaussée. D'autre part, M. de Pressigny, agent des fermes royales, prétendait avoir le droit, après la clôture de la foire, de faire visiter les entrepôts et les magasins des marchands de la ville pour s'assurer qu'il ne s'y trouvait pas de marchandises non vendues et appartenant à des forains, qui les auraient mises en dépôt. La Chambre s'y opposa énergiquement et présenta à l'intendant de Boucher un mémoire sur le privilège des foires (1741).

Le portefeuille n° 1652, série C, des Archives de la Gironde contient divers dossiers de la correspondance de M. de Boucher et de M. de Tourny, de 1723 à 1757, relatifs aux foires de Bordeaux; des états de visites des objets apportés en foire, notamment des étoffes et de la mercerie; et d'autres détails qu'il serait trop long de rapporter ici. Nous donnons l'indication fournie par un de ces états pour le prix des marchandises reçues du dehors, en faisant remarquer qu'il ne porte pas la quantité de ces marchandises, et qu'il est muet sur celles vendues par Bordeaux.

| *Draps :* | Mars. | Octobre. |
|---|---|---|
| Abbeville | $22^{l}$ | $20^{l}$ |
| Louviers | 18 | 16 |
| Elbeuf | 15 à 16 | 15 |
| Rouen | 11 | 10 |
| Carcassonne | 11 $10^{s}$ | 9 |
| Limoux | 7 10 | 7 |
| Lodève | 7 10 | 7 |
| Montaigne | 8 10 | 8 |

| *Soieries :* | Mars. | Octobre. |
|---|---|---|
| Damas de Lyon | $9^{l}$ | $8^{l}$ |
| Damas de Tours | 8 | 7 $5^{s}$ |
| Noir de Tours | 30 | 27 |
| Noir, couleur | 38 à 40 | 34 |
| Double corps | 5 à 6 | 5 |

| *Soieries* (*Suite*) : | Mars. | Octobre. |
|---|---|---|
| Parsienne | $4^{l}$ | $3^{l}\,10^{s}$ |
| Vénitienne à deux las | 10 | 9 |
| Vénitienne à trois las | 14 | 13 |
| Sargés doubles | 8 | 7 5 |
| Sargés simples | 6 | 5 |
| Taffetas d'Angleterre | 5 | 4 10 |
| Taffetas de Florence | 4 | 3 10 |
| Gros de Tours, de Nîmes | 4 $10^{s}$ | 3 15 $4^{d}$ |

| *Épiceries* : | | Mars-Octobre. |
|---|---|---|
| Poivre | la livre. | $17^{l}$ |
| Girofle | » | 7 $15^{s}$ |
| Muscade | » | 7 15 |
| Cannelle | » | 6 |

| *Marchandises des îles* : | | Mars. | Octobre |
|---|---|---|---|
| Sucre brut Saint-Domingue | le quintal. | $25^{l}$ | $22^{l}$ |
| Sucre brut Martinique | » | 23 $10^{s}$ | 19 à 20 |
| Sucres blancs assortis | » | 42 | 35 |
| Testes de forme | » | 32 | 28 |
| Cacao | la livre. | 11 à $13^{s}$ | $11^{s}\,6^{d}$ |
| Indigo | » | $3^{l}$ | $2^{l}\,13^{s}$ |

Nous n'avons pas trouvé de documents permettant d'établir, d'une manière certaine, l'importance des transactions de toute nature qui s'accomplissaient pendant les foires, soit pour le commerce intérieur, soit pour le commerce étranger. Nous sommes réduits à indiquer d'une manière générale que ces foires amenaient un mouvement d'affaires considérable.

### Article 5. — *Courtiers.*

Nous avons raconté comment le droit de nommer les courtiers de marchandises et de change appartenait autrefois à la ville et fut usurpé sur elle par le pouvoir royal.

En 1680, Louis XIV avait réuni le droit payé pour le courtage au droit de comptablie, et pour dédommager les quarante courtiers qui existaient alors, il leur avait accordé, outre la perception d'un droit personnel de courtage sur chaque

affaire, les provisions de courtiers royaux héréditaires et le revenu de la finance de leurs offices. Aussi, lorsque plus tard furent supprimées, dans tout le royaume, les charges d'agents de change et de courtiers, on excepta celles de Bordeaux.

La lutte entre les courtiers royaux, qui voulaient jouir de leurs privilèges si chèrement achetés, les négociants qui ne voulaient pas être assujettis à ce monopole, et les gens qui voulaient exercer les mêmes fonctions sans titres achetés, et qu'on appelait les courtiers volants, lutte que nous avons décrite au siècle précédent, continua vive, ardente, incessante, pendant le XVIII^e siècle.

En 1706, le juge de l'amirauté avait condamné à 500 livres d'amende un particulier qui avait acheté des vins pour un négociant bourgeois de Bordeaux, sans être courtier breveté. Celui-ci fit appel. Le juge et les consuls de la Bourse, la Chambre de commerce, les jurats, intervinrent dans le procès. Les hostilités étaient engagées.

En 1711 la Chambre, sur une demande du commerce de Nantes, en matière de courtage maritime, constatait l'usage à Bordeaux, conforme à l'ordonnance de la marine, art. XIV, titre VII, «des Interprètes et Conducteurs de navires», qu'il est permis à tous bourgeois et marchands qui voudront s'expédier par eux-mêmes, de le faire sans ministère de courtier.

Les courtiers résolurent, pour avoir plus de force, de se réunir en association régulière, et le 10 août 1710 ils rédigèrent entre eux les statuts de cette association. Cet acte fut dénoncé au Parlement comme illégal, et le premier président le transmit à la Chambre pour avoir son avis. La Chambre estima qu'une pareille association était contraire au bien du commerce et aux intérêts des négociants. Le projet fut supprimé. Mais peu après, le 23 avril 1712, le Parlement rendit un arrêt de règlement sur la requête des courtiers, confirmant à ceux-ci le monopole du courtage contre toutes personnes. Cet arrêt fut cassé par la Cour des Aydes. De là un conflit qui fut porté par devant le roi en son Conseil.

La Chambre de commerce demanda au premier président la permission de fournir ses observations contre l'arrêt. Elle l'obtint, et les adressa au contrôleur général. Elle exposait que l'entreprise d'association des courtiers n'était motivée que parce que quelques-uns d'entre eux étaient sans travail et

trouvaient avantageux de faire une bourse commune, d'opérer à tour de rôle en inscrivant sur un registre spécial les affaires ainsi faites; que la publicité de ce registre troublerait le secret dû aux affaires commerciales; que les courtiers avaient pour fonctions d'accompagner les étrangers pour acheter des vins et d'autres marchandises, de fréter des navires et de payer aux fermes les droits dus; mais que les bourgeois de Bordeaux n'étaient pas tenus de se servir de leur ministère.

Le 4 juillet 1713, l'arrêt du Conseil ordonna une enquête et en chargea l'intendant, M. de Courson. Les courtiers, la Chambre de commerce, les principaux négociants et propriétaires de vignes furent entendus, et de nombreux mémoires furent produits. Le Conseil rendit, le 16 février 1715, un arrêt qui confirma le monopole des courtiers, sauf à l'encontre des droits personnels des bourgeois de Bordeaux; et, pour remédier à l'avenir aux accusations d'incapacité qui avaient été formulées contre certains courtiers, il statua que désormais aucun ne pourrait entrer en charge sans avoir obtenu un certificat de probité et de capacité délivré par quatre examinateurs délégués par la Chambre; que tous ceux qui n'exerceraient pas leur profession seraient tenus de donner leur démission. L'arrêt défendit aux courtiers d'avoir des correspondants à l'étranger.

En l'année 1723, les courtiers demandèrent à nouveau d'être érigés en corporation, et sollicitaient des lettres patentes pour approuver leurs statuts. Ils demandaient la confirmation de leur droit exclusif de négocier les lettres de change, de marquer les vins et d'expédier les vaisseaux. La Chambre, consultée par les jurats, s'opposa à l'obtention des lettres (1725).

Les courtiers réussirent cependant quelques années plus tard à faire confirmer leur monopole et à interdire toute immixtion dans leurs fonctions; mais sous la réserve de la liberté des bourgeois de Bordeaux. L'arrêt qu'ils obtinrent du Parlement, le 16 septembre 1736, fit défense aux marchands étrangers et forains, commissionnaires bourgeois ou non bourgeois de la sénéchaussée, de se servir d'autres que des courtiers royaux pour l'achat des vins, cidres, eaux-de-vie, liqueurs, marchandises sèches, et pour la négociation des lettres de change, tant dans la présente ville et sur le port et rade d'icelle qu'à la campagne et dans le pays bourdelois, autres toutefois que les véritables bourgeois de la ville de Bourdeaux, lorsqu'ils achèteraient pour

leur compte et risques, sans fraude, et ce, à peine de 3,000 livres d'amende pour chaque contravention.

Les directeurs du commerce trouvèrent que le monopole des courtiers était trop étendu, les droits des négociants trop restreints. Ils firent observer que les courtiers étaient tout au plus capables de s'occuper du fret des navires, mais qu'ils étaient trop ignorants en matière de change et d'appréciation des marchandises pour permettre aux négociants d'exposer leur fortune aux hasards de cette inexpérience. Ils demandaient la liberté pour les négociants de faire faire leurs opérations par des personnes de confiance. M. de Ségur, sous-maire, essaya vainement de concilier la Chambre et les courtiers. Les demandes de ceux-ci furent rejetées par le Conseil du commerce à Paris; et les négociants de Bordeaux confirmés dans l'usage et la possession où ils étaient du droit de faire leurs affaires par eux-mêmes. Il fut fait défense aux courtiers, à peine de 3,000 livres d'amende, de troubler les bourgeois dans l'exercice de leurs droits. L'arrêt est du 13 août 1739.

A côté des courtiers titulaires se trouvaient un grand nombre de gens qui prenaient le titre de commissionnaires et s'immisçaient dans leurs fonctions. Les titulaires implorèrent en 1750 l'appui de la Chambre de commerce contre ces courtiers volants; mais ils demandaient en même temps l'application de leurs privilèges à tous les négociants, sauf pour les vins. Les négociants, assemblés par la Chambre le 4 mars 1750, répondirent qu'il fallait laisser subsister l'ancien usage et la liberté pour les opérations de leur commerce.

Les courtiers s'adressèrent alors à l'intendant pour être seuls à faire la cote du change et les opérations y relatives, à l'exclusion des Espagnols et des Portugais. La Chambre s'en rapporta à sa délibération du 4 mars.

Des difficultés s'élevèrent encore en 1755. Les courtiers prétendirent que les négociants ne pouvaient expédier à l'amirauté ou à la douane que les navires dont ils étaient propriétaires, et non ceux dont ils étaient seulement consignataires, tout en convenant que le capitaine ou maître du navire pouvait faire lui-même ses expéditions. Sur quoi la Chambre invoqua la liberté résultant de l'article 14 de l'ordonnance de la marine, et obtint gain de cause.

Nous ne suivrons pas davantage les péripéties de cette lutte

sur des questions qui ne paraissent jamais définitivement résolues.

Le nombre des courtiers royaux, qui était de 40, fut porté à 60 par déclaration du roi du 8 mai 1760, qui fut bientôt suivie d'un édit de février 1761, annulant la création des nouveaux offices et des anciens, et créant 200 brevets héréditaires pour les vins, le change, les marchandises, le commerce maritime et les assurances. Le prix à payer au roi fut fixé à 4.000 livres pour le courtage avec l'étranger; à 2,000 pour celui des affaires de place, et à 1,000 pour la campagne.

Il s'agissait non seulement de conserver les titulaires, mais d'enrôler les commissionnaires et les courtiers marrons. Sur les 200 nouveaux brevets 106 seulement purent être pris, et plusieurs ne furent pas payés.

Parmi les courtiers en vins, vers 1766, nous avons noté les noms de Fiton et Libéral, anciens, et de A. Abiet, Martin Abiet, Th. Subercazeaux, pour la ville; de Bardon, Elie Bommartin, Abraham Lawton, pour l'étranger; de Daney pour Preignac; Pierre Beylot pour Libourne; Elie Guadet pour Saint-Émilion; Peychaud pour Bourg; Aymen pour Castillon.

Les commissionnaires de change étaient presque tous israélites : Azevedo, Rodriguez, Tellès, Gomès, Silva, Lopès, Péreyre.

Les registres des courtiers maritimes ont été en partie conservés. En 1766 les principaux étaient : André Ferrière, Fiton, Dumas, Laforest, pour la Hollande et le Nord; Jude pour les colonies; Delmestre pour les côtes de France.

En compulsant le registre des expéditions par mer faites en 1766 par les courtiers maritimes, et totalisant les résultats, nous trouvons pour les expéditions de vins les chiffres suivants :

| | VINS DE VILLE | VINS DE HAUT | TOTAL |
|---|---|---|---|
| | Tonneaux | Tonneaux | Tonneaux |
| 1° Colonies françaises...... | 12.087 | 4.934 | 17.021 |
| 2° Côtes de France........ | 13.860 | 10.146 | 24.006 |
| 3° Hollande et Nord....... | 26.930 | 14.323 | 41.253 |
| 4° Angleterre, Irlande, Écosse | 2.088 | 116 | 2.204 |
| | 54.965 | 29.519 | 84.484 |

Au moment où s'ouvrirent les guerres de la Révolution française, les attributions des courtiers n'avaient pas changé. Ils étaient alors au nombre de 143, dont 4 pour les assurances, 11 pour le change et 128 pour les vins, les marchandises et les navires.

Quelques noms anciens sont conservés : Bark, Subercazeaux, Féloneau, Martin Abiet ; quelques nouveaux figurent : G. Lawton, Pierre Merman, F. Laborie, B. Duboscq, parmi les courtiers de vins.

Nous retrouvons les noms de Jude, Delmestre, André Ferrière, Dumas ; et nous lisons ceux de Louis Ménard, Delbos, Pierre Castéja, Goudable, Prunié, Boué ; Chaperon à Libourne, Audinet à Pauillac, Peychaud à Bourg.

---

## CHAPITRE III

### Commerce intérieur.

---

Article premier. — *Voies de communication par terre et par les rivières.*

§ 1. routes de terre.

Nous avons peu de choses à dire sur les communications par les routes de terre, ne voulant pas entrer dans de trop longs détails. L'administration des ponts et chaussées, chargée de ce service, s'occupait activement de ses attributions et entretenait, dans la mesure de ce qui était possible à cette époque, les voies qui étaient comprises au nombre des routes royales. Les intendants s'appliquaient à la surveillance de ces routes.

Les chemins seigneuriaux étaient en mauvais état.

Nous nous bornons à indiquer, au point de vue du commerce, quels étaient les moyens de transport par terre en usage pour les voyageurs, les marchandises et les lettres.

Le service des postes avait éprouvé dans les premières années du siècle de regrettables interruptions. De 1710 à 1723, on éprouva de grandes difficultés pour le rétablir. Les maîtres de poste manquaient des chevaux nécessaires au service. Il fallut aussi réprimer les excès auxquels se plaisaient quelques officiers et gentilshommes qui se faisaient un plaisir de surmener et de crever les chevaux sans vouloir en payer la valeur. En outre, une concurrence active était faite par des loueurs d'occasion. Les maîtres de poste se plaignaient que le tarif qui leur était alloué était insuffisant. Il était fixé à 25 sols par poste et par cheval de brancard et de trait. Il fut porté à 30 sols en 1753, sur les réclamations de plusieurs maîtres parmi lesquels figurait Fontémoing, qui tenait les relais de Libourne.

Les routes de Paris, de Bayonne, de Toulouse, de Limoges, étaient desservies par la poste aux chevaux et par la poste aux lettres.

Les localités qui se trouvaient en dehors de ces lignes étaient mal ou point desservies. On avait proposé d'établir une route de poste en Médoc, ou tout au moins, de donner « à ce pays » considérable, qui contient un espace de plus de 80 lieues, un » messager à cheval, pour aller de Lesparre à Bordeaux, par » Saint-Laurent et Castelnau, les habitants de ce pays étant » sans autre communication avec Bordeaux, que par les exprès » qu'ils envoient ».

Des services de messageries avaient été organisés sur les routes royales dont nous venons de parler et fonctionnaient dans les dernières années du siècle.

Il partait de La Bastide pour Paris, quatre fois par semaine, une berline à six places. Elle faisait le trajet en quatre jours et six heures, au prix de 21 livres 18 sols pour Angoulême, 39 livres 18 sols pour Poitiers, 57 livres 18 sols pour Tours, 76 livres 10 sols pour Orléans et 93 livres 4 sols pour Paris.

Le *fourgon* pour Paris partait de Blaye. Il était expédié de Bordeaux le jeudi à deux heures après midi; partait de Blaye le samedi à six heures du matin et restait quatorze jours en route. Ses prix étaient: pour Poitiers 13 livres 6 sols, pour Tours 19 livres 6 sols, pour Orléans 25 livres 10 sols, et pour Paris 31 livres 2 sols.

De Blaye, partait également, le mercredi et le samedi, une diligence pour La Rochelle; celle du samedi arrivait le lundi, et la place coûtait 21 livres 12 sols.

Le *carrosse* de Bayonne partait le samedi à midi, arrivait à Bayonne le jeudi. Le prix était de 24 livres 10 sols.

Le bateau de poste de Bordeaux à Toulouse partait le mercredi et le samedi.

Un arrêt du Conseil du 9 août 1781 attribuait aux entrepreneurs de diligences le privilège exclusif du roulage pour les marchandises en transit. Les prix moyens fixés à cette époque pour les marchandises partant de Bordeaux étaient les suivants, pour le poids du quintal de cent livres:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pour Nantes.... | 11l | 15s | 6d | Pour Caen...... | 7l | 11s | 10d |
| Pour Orléans... | 8 | 3 | 4 | Pour Troyes.... | 10 | 9 | 1 |
| Pour Paris..... | 10 | 8 | 4 | Pour Strasbourg. | 15 | 5 | 6 |
| Pour Rouen.... | 12 | 11 | 9 | | | | |

La poste aux lettres desservait les routes de poste. Le bureau

de la poste était placé en 1727 rue du Mirail, et plus tard rue du Chai-des-Farines.

Le 29 mars 1766, fut établie la *petite poste* pour le service de la ville, malgré l'opposition des jurats. Dès la première année elle occupait neuf facteurs de ville, sept surnuméraires et onze facteurs de banlieue.

Les lettres de France pour les colonies et celles des colonies pour la France, étaient remises dans chaque port aux capitaines des navires qui étaient en partance pour le port de destination de ces lettres. Ceux-ci, qui n'étaient assujettis à aucun contrôle ni à aucune responsabilité, s'acquittaient en général fort mal de la mission qui leur était imposée. Dès 1738, le comte de Maurepas se plaignait de ce qu'ils ne remettaient pas exactement les lettres, et même de ce qu'ils ne les remettaient pas du tout. Il fut décidé depuis 1741 que les lettres, au départ comme à l'arrivée, seraient remises au commissaire général de la marine à Bordeaux et aux commissaires de marine des lieux de départ et d'arrivée.

Pendant la guerre de 1744, les Anglais offrirent de remettre, pour les faire parvenir aux destinataires, les lettres trouvées sur les vaisseaux pris en mer, à charge de réciprocité.

### § 2. NAVIGATION SUR LES RIVIÈRES.

Cette navigation était gênée par deux obstacles : l'un était l'empêchement naturel qu'apportait le mauvais état du lit des rivières ; l'autre, artificiel, était occasionné par les droits de péage qu'imposaient aux commerçants les riverains, seigneurs, villes ou communautés.

L'État et les intendants de Bordeaux s'occupèrent avec zèle et persévérance de faire disparaître ou d'améliorer ces obstacles.

Un état de navigation, dressé en 1722 et revu en 1732, indiqua à l'intendant, M. de Boucher, que la rivière du Lot, et celle de la Garonne depuis le Lot jusqu'à Bordeaux, étaient en très mauvais état, et qu'il y avait urgence à faire des travaux pour en rendre possible la navigation. L'écroulement de l'écluse de Villeneuve interceptait le passage sur le Lot. Il fallait aussi réparer la digue et l'écluse de Buzet. Le port de Libourne était gâté par les abus du délestage. Il était nécessaire d'obtenir

un arrêt du Conseil royal pour réprimer les plantations que faisaient les riverains sur les bords des rivières, qui nuisaient au régime des eaux et provoquaient des attérissements dont ils profitaient.

Sur les mémoires remis par les ingénieurs, le roi ordonna, en 1738, une série d'améliorations sur plusieurs des cours d'eau de la province.

Les obstacles apportés à la navigation par des particuliers, par moulins, piquets, jetins, nasses de pêcheries, mauvais état des écluses, peyrats et autres entreprises, avaient besoin d'être constamment réprimés. Un arrêt du Conseil du 8 mars 1746 obligea les riverains à remettre leurs titres de propriété pour qu'il fût procédé à l'examen de leurs droits.

Un autre arrêt du 29 juillet 1748 prescrivit l'arrachement de toutes les plantations faites sur les bords des rivières. L'intendant veilla à son exécution et condamna les contrevenants à de fortes amendes.

Il fut alors possible d'exécuter quelques-uns des travaux utiles.

Il existe aux Archives un état des dépenses faites dans cet objet de 1738 à 1751. Un débordement de la Garonne, arrivé en 1735, avait occasionné beaucoup de dégâts et troublé le régime de la rivière. La Chambre de commerce de Toulouse signalait à celle de Bordeaux les obstacles aux communications causés par cet accident. D'autres points étaient en mauvais état sur la Gélise et la Baïse, sur l'Isle, sur la Dordogne.

De 1768 à 1779, de nombreux travaux furent exécutés sur divers points de la Garonne, du Lot, de la Baïse, de la Vezère, de la Dordogne, de l'Isle, de l'Aveyron, de la Vèze, du Tarn, de l'Adour. A cette époque, il fallut recommencer la destruction des plantations et des nasses à poissons ou gorps établis sur le Lot, le Dropt, la Garonne et sur plusieurs autres rivières.

L'administration rencontra une vive opposition à quelques-unes de ces mesures. Le Conseil avait décidé, le 5 juillet 1781, que des terrains alluvionnels formés sur les bords de la Garonne et de la Dordogne faisaient partie du domaine de la couronne. L'émotion fut vive à Bordeaux. Le Parlement s'opposa à l'exécution de cet arrêt, confiée aux tribunaux des eaux et forêts, et publia à cet effet son arrêt le 3 mai 1782. Le

litige dura longtemps. Le Parlement fut mandé à Paris le 29 juillet 1786, et le roi fit biffer en sa présence sur les registres les arrêts d'opposition; mais déclara qu'il n'entendait point porter préjudice à la jouissance et à la possession ancienne des propriétaires riverains.

On avait créé de nouveaux fonctionnaires appelés conservateurs des rivières, et déterminé les fonctions de leur chef appelé le conservateur de la navigation, et celles de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Le nombre des procès-verbaux de visite des rivières, celui des règlements pour la police de la navigation et des ordonnances de travaux, indiquent la sollicitude de l'administration royale.

Le dernier état de visite de la rivière de Bordeaux que nous avons eu sous les yeux est daté de 1786; ainsi qu'un état des paiements faits pour les travaux (1).

On se préoccupa vivement, à diverses reprises, de l'état du canal du Languedoc dont la navigation était souvent interrompue. En 1712, en 1729, le dérangement des écluses empêcha les marchandises de la Provence et du Languedoc d'arriver à Bordeaux pour les foires.

Nous signalerons encore la création du petit canal de Saint-Vivien, en Bas-Médoc, dont les plans avaient été dressés en 1743.

Nous regrettons que les bornes de notre travail ne nous permettent pas d'entrer dans des détails intéressants sur les projets de création de divers canaux qui furent étudiés au XVIIIe siècle.

Il s'agissait de construire un canal navigable d'Arcachon à Bordeaux, et de créer un port à La Teste ou sur un autre point du bassin (2).

Il s'agissait encore de réunir par un canal l'Adour à la Gironde, projet dont s'était occupé l'ingénieur Brémontier, qui proposait d'ensemencer en pins maritimes les deux rives du canal (3), et dont plus tard l'exécution était demandée par un des plus remarquables négociants de cette époque, Balguerie-Stuttenberg.

L'intendant Dupré de Saint-Maur avait fait étudier et dresser

---

(1-2-3) Archiv. de la Gironde, C 1958-1961; — C 1951; — C 2501.

le projet d'un canal de ceinture autour de Bordeaux, sur la rive gauche du fleuve, formant un demi-cercle des Chartrons à Paludate, et qui aurait enfermé dans son vaste périmètre des magasins et entrepôts en même temps que des promenades et des boulevards plantés d'arbres (1).

*Péages.*

En même temps que l'amélioration matérielle de la navigation des rivières, l'administration poursuivait l'extinction ou tout au moins la restriction des péages onéreux perçus sur cette navigation.

Ces péages étaient nombreux et nuisaient singulièrement au commerce.

Les capitouls de Toulouse prélevaient un droit de 20 livres par millier sur les merrains venant des Pyrénées et passant devant leur ville pour se rendre à Bordeaux. En 1711, ils voulurent imposer les bois de construction.

En 1728, le marquis de Malleville se plaignait que le marquis de Lasteyrie du Saillans, seigneur de Combord, l'empêchait de laisser flotter sur la Vezère le bois merrain qui se rendait de là dans la Dordogne et dans la Garonne. D'autres marchands de bois se joignirent à lui pour faire un procès à M. de Lasteyrie. « La Vezère flottable n'est point la propriété du » marquis, disaient-ils, mais celle du roi. L'usage doit en être » public. »

En 1706, M. d'Hosten, président à la Cour des Aydes, voulait soumettre au péage les bateaux naviguant sur la Douze, malgré l'opposition des syndics des marchands de Montauban. Ce procès dura plusieurs années.

L'administration soutenait les syndics des marchands des rivières dans leur lutte contre les prétentions des seigneurs. Un arrêt du Conseil du 29 août 1724 établit une commission chargée de l'examen des titres de tous ceux qui prétendaient avoir un droit de péage, de bac ou de pêche. Le procureur général de cette commission déclara que dans les cas où l'exercice d'un droit de cette nature serait justifié, le droit serait

(1) Archiv. de la Gironde, C 1981.

dorénavant payable en espèces, sur une juste évaluation, et non plus en nature, ce dernier mode exigeant de longs retards, des frais, et exposant la marchandise à dépérir quand il fallait ouvrir les caisses et défaire le conditionnement. Il déclara aussi que la commission s'était convaincue que la perception des droits de péage n'avait été motivée et accordée dans le principe qu'à la condition d'entretien des ports et des rivières, condition qu'il fallait mettre en exécution.

Les Archives de la Gironde, dans la série de l'Intendance et dans les registres de l'Amirauté, contiennent de très nombreux documents dont un très grand nombre de décisions du Conseil d'État ordonnant, après l'examen des titres remis par les prétendants, la suppression d'une multitude de péages réclamés sur les rivières de la généralité, et le maintien de quelques-uns. Nous ne pouvons donner ici l'analyse de ces pièces, dans lesquelles nous avons rencontré le nom de la plupart des seigneurs de la province, et qui s'appliquent à presque tous les ports et à toutes les rivières de la généralité. La diversité des prétentions, la nature et quelquefois la quantité des marchandises sur lesquelles elles portaient nous ont fourni quelques documents intéressants pour l'étude du commerce local.

On y remarque aussi la singularité de certaines raisons données pour légitimer une perception ou une extension de péage. Ainsi Pierre Martin, seigneur de Marcellus, percevait un péage sur les vins à Tartifume sur la Garonne. Il s'appuyait sur un titre fort ancien, qui fut confirmé en 1747. Mais M. de Marcellus prétendait appliquer son titre aux eaux-de-vie, qu'on ne fabriquait pas à la date de ce titre, disant que l'eau-de-vie étant du vin distillé, une pièce d'eau-de-vie devait payer ce qu'auraient payé les huit ou dix pièces de vin avec lesquelles on l'avait obtenue (1).

A la fin du XVIII^e siècle, la longue campagne contre les abus des péages en avait supprimé la plus grande partie, et n'avait guère laissé subsister que ceux qui représentaient un service public comme le passage d'un bac, l'entretien d'une digue, d'un pont ou d'un port.

---

(1) Pour les péages, v. Arch. de la Gironde, C, t. I, 2580 à 2598, et t. II, 3249, 3719, 3736, 3787.

V. aux mêmes Archives les registres de l'Amirauté.

Article 2. — *Agriculture et produits du sol.*

Nous ne nous occupons de l'agriculture et des produits du sol qu'au point de vue des denrées fournies au commerce intérieur et extérieur, et nous étudierons ces denrées comme objets de consommation locale ou d'exportation. Toutefois, il ne nous paraît pas inutile de jeter d'abord un coup d'œil rapide sur l'ensemble de la situation agricole et du développement ainsi que des vicissitudes de la culture.

Le sol du pays bordelais présente trois grandes divisions agricoles : les graves caillouteuses du Bordelais et du Médoc, éminemment propres à la culture de la vigne; les palus aux bords des rivières, convenables pour les céréales et les prairies; enfin la région sablonneuse des landes.

La vigne donne des produits qui s'emploient les uns dans le commerce intérieur, les autres dans le commerce d'exportation. Nous étudierons le vin parmi les articles d'exportation et lui consacrerons une étude spéciale.

La culture de la vigne est restée pendant de longues années officiellement sacrifiée à celle des céréales. Nous ne pouvons, au point de vue commercial, nous occuper avec détails des froments, seigles, avoines, maïs, orges, fèves, produits par la province. Nous savons qu'en règle générale Bordeaux ne produisait pas assez de grains pour la consommation locale; que les rendements étaient d'ailleurs très variables, et que les approvisionnements venaient du bassin de la Garonne, de la Bretagne et de l'étranger.

De la culture elle-même nous n'avons pas à nous occuper; et quant au mouvement du commerce nous indiquerons, quand nous parlerons de ces produits du sol, que, de Henri IV à Louis XVI, de Sully à Turgot, on compte environ cent soixante arrêts, déclarations, édits ou ordonnances qui tantôt entourent d'entraves le commerce du blé à l'intérieur et à l'extérieur; tantôt l'affranchissent et le favorisent.

Quant aux plantes alimentaires, nous signalons les encouragements donnés en 1771 et 1779 à la culture de la pomme de terre.

Les points sur lesquels nous portons notre attention sont

relatifs aux cultures de plantes industrielles; au dessèchement des marais; au défrichement des landes; aux plantations des dunes et à l'industrie agricole de l'élevage.

La culture des plantes industrielles fut vivement encouragée par les ministres et les intendants. Ils édictèrent de nombreux règlements pour favoriser la culture des textiles, le chanvre et le lin; et pour la fabrication des toiles et des cordages, industries et cultures déjà anciennes.

De nombreuses tentatives furent faites en vue des plantations de la garance et du mûrier.

Dès 1726, des pépinières royales furent établies dans les élections de Bordeaux, Sarlat, Périgueux, Agen, Condom, Libourne, Bergerac, Sainte-Foy, Marmande, Bazas, Villeneuve. L'intendance ne se borna pas à répandre de nombreux et instructifs mémoires sur la culture de la garance et celle du mûrier, à distribuer des grains et des plants; on établit des manufactures de soie et dévidage des cocons à Villeneuve, à Montauban, et en 1761 à Bordeaux.

La pépinière de Bordeaux reçut de M. de Saint-Priest, intendant du Languedoc, des graines de mûriers et de diverses plantes prises au Jardin botanique de Montpellier.

Cependant, dès 1750, de nombreuses plaintes s'élevaient à raison de la mauvaise réussite des mûriers blancs, avec quelque soin qu'on suivît les instructions. A Libourne, comme à Nérac et à Agen, le mûrier ne végétait pas bien.

La garance ne réussit pas mieux.

La pépinière de Bordeaux était riche aussi, non seulement en plantes industrielles, mais en arbres forestiers, fruitiers et d'agrément. Elle fournit plus de cinq cents peupliers d'Italie qui furent plantés sur la route d'Angoulême à Ribérac. Elle prodiguait aux agriculteurs de la région les conseils, les plantes, les graines.

Les théories naissantes du docteur Quesnay venaient de mettre l'agriculture à la mode. Les solliciteurs et les clients de la pépinière comptaient quelques personnages de bonne marque; nous citons quelques noms bien connus :

A. Battanchon, directeur de l'École de peinture; Saint-Guirons; Larrieu; comte de Ségur; Henri de Grailly; Arbouet, Jacob Peixotto, Pierre Signouret, Raimond Bédouret, Roborel de Corps; Jean Pelletan de Laurensan, procureur en la Cour;

Arnaud de Tranchère, ancien trésorier de France ; de Paty ; de Gestas ; de Baritault ; de Fombrauge ; Duval ; de Fayet ; de Mauvesin ; de Conilh ; de la Colonie, de Gobineau ; Jacques Legrix, trésorier de France ; D. Astruc ; de Chaperon ; de Beauvalon ; de Kater ; de Malleret ; de Taffard ; de Malartic ; comte de Larroque ; de Jumilhac ; du Cheyron ; Lynch ; de Brivazac ; du Paty du Rayet ; Lhoste ; Drouyn, écuyer ; Delpy de la Roche ; Delmestre ; Delbos ; l'abbé Baurein ; Brémontier.

En 1788 la Pépinière royale avait Catros pour jardinier chef.

L'administration de la province ne perdait pas de vue l'amélioration des prairies naturelles, et la formation, alors nouvellement connue, des prairies artificielles : ray-grass, fromental, trèfles. Elle distribuait des graines pour semences dès 1773 ; elle donnait des avis pour détruire l'ergot du seigle et pour faire périr les taupes dans les prés. Elle donnait des prix aux cultures les mieux soignées.

Les marais et les landes occupaient beaucoup l'attention publique.

Le desséchement des marais avait été commencé dans la Guienne sous l'impulsion d'Henri IV dès la fin du XVIe siècle. Il avait attiré en France des Flamands, renommés pour ce genre de travaux. Nous avons déjà indiqué les desséchements entrepris dans la province au siècle suivant. A l'époque qui nous occupe les travaux furent nombreux et importants. Ils s'appliquèrent aux marais de Ludon, Cantenac, Labarde, Arcins, Beychevelle, Saint-Laurent, Lafite, Vertheuil, Saint-Vivien, du Gua, sur la rive gauche ; de Montferrand et d'Ambès sur la rive droite.

Quant aux marais de Bordeaux, dont partie était déjà desséchée, l'intendant Dupré de Saint-Maur avait conçu le projet d'un canal de ceinture dont nous avons déjà parlé. Ce canal, entourant la ville par une courbe en hémicycle, aurait asséché les terrains des Chartrons, de Belleville et de Paludate, et aurait déversé les eaux dans le fleuve par deux bassins éclusés.

L'assainissement des landes était une question préalable à leur défrichement.

Pour y arriver divers projets furent présentés. L'un deux, auquel Brémontier coopéra, consistait à creuser un canal réunissant l'Adour au bassin d'Arcachon, et qui, continuant

à suivre les marais du littoral, aboutissait à la Gironde, près de Saint-Estèphe.

Un autre projet de canal, plus spécialement en vue de la navigation, voulait réunir le bassin d'Arcachon au port de Bordeaux par Lanton, Berganton et le ruisseau de Pessac par le marais jusqu'aux Chartrons et au fleuve. On le jugea impraticable parce qu'il fallait franchir un seuil de 58 mètres d'élévation, sans avoir une réserve d'eau pour alimenter les écluses du point de partage des eaux.

Les tentatives de mise en culture des landes furent peu favorisées par le succès.

En 1761 le marquis de Civrac, seigneur de Certes, entreprit des défrichements, ainsi que la création de marais salants près d'Andernos. Le captal de Buch, Amanieu de Ruat, fit des entreprises analogues. Un arrêt du Conseil du 16 août 1761, et un autre du 13 août 1766, donnaient des encouragements de diverses natures à ceux qui défricheraient des landes.

En 1766 la Compagnie suisse de Nezer commença le défrichement de 50,000 journaux de landes près de la rivière la Leyre et le bassin d'Arcachon.

Les cultures qu'essayèrent les colons suisses dans ce sol siliceux, desséché par le soleil d'été, marécageux par les pluies d'hiver, ne réussirent pas. Il en est toutefois resté près de 6,000 hectares de pins maritimes, culture forestière mieux appropriée aux conditions du sol et du climat.

Une autre préoccupation relative aux landes était celle de la marche des dunes, ces fourriers de la mer, comme a dit Montaigne, qui vont de l'avant et gagnent pays.

Leur marche était rapide au XVIII^e siècle. En 1702, le commissaire de marine Lombard, arrivant à Soulac pour étudier de quelle utilité pouvait être pour la navigation le clocher de l'église, arriva à cheval du Verdon. Il envoya chercher le sacristain, qui lui apporta les clefs de l'église; il monta au clocher par l'escalier au pied duquel se trouvait une fontaine. Quarante ans plus tard il n'existait plus de sacristain pour ouvrir l'église; elle était obstruée; les habitants ont fui devant les sables et se disposent à démolir le clocher, encore debout, pour se servir des pierres, lorsque le roi achète le clocher pour en faire une balise.

C'est à la fin du siècle que fut retrouvé le moyen d'arrêter

par des ensemencements la marche envahissante des dunes. Nous disons qu'on retrouva, car ce moyen paraîtrait avoir été employé dès la plus haute antiquité de l'histoire d'Aquitaine, suivant une tradition dont nous avons découvert les indices dès le temps de Charlemagne. Quoi qu'il en soit, une forêt de pins maritimes et qui existait depuis fort longtemps, bordait la côte du Médoc bien avant l'époque anglaise. Cette forêt, qui portait le nom de forêt du Mont dans la partie qui appartenait au seigneur de Lesparre, c'est-à-dire depuis Soulac jusqu'à Carcans, et qui portait d'autres noms jusqu'à Arcachon, se prolongeait fort au midi après La Teste. La tradition s'en est conservée dans les landes, comme les documents qui en parlent se sont conservés aux Archives. Le nom de forêt du Mont indique qu'elle existait sur les dunes.



En 1766, dans une séance de l'Académie de Bordeaux, l'abbé Baurein lut un mémoire sur l'ensemencement des dunes de La Teste et de Biscarosse « qu'on a anciennement trouvé le moyen » de fixer. » « Ces sables, dit-il, sont devenus une source de » richesses en semant de la graine de pins sur la montagne. » « On assure, dit-il encore, que M. de Ruat, captal de Buch, a » fait jeter de la graine de pins sur des dunes de sable. »

Dans son discours à l'Académie, après avoir parlé de l'utilité du projet de canal des étangs du littoral, il ajoutait : « Je passe » à une deuxième idée que je crois devoir également proposer : » ce serait de fixer l'instabilité des sables qui s'avancent dans » les terres. La chose ne serait pas impossible, puisqu'elle a » déjà été exécutée en partie. Il existe, en effet, une chaîne de » montagnes couvertes de pins qui s'étendent depuis La Teste » jusqu'à Biscarosse. Ces montagnes faisaient partie de ces » dunes qui règnent le long de nos côtes. Si on a donc réussi » à en fixer les sables, pourquoi n'y parviendrait-on pas à » l'égard des autres dunes. Je ne m'étendrai pas sur les moyens » d'y parvenir; ils ne sont point absolument inconnus. »

Ils ne l'étaient point, en effet, de M. de Ruat, ni des frères Desbiey, qui les avaient mis en pratique, et adressaient à ce sujet leurs mémoires à l'Académie de Bordeaux.

Ils ne l'étaient point non plus de l'ingénieur de Villers.

Tout nous porte à penser que l'ingénieur Brémontier fut frappé des avantages qu'offraient les ensemencements des dunes et qu'il connaissait les travaux antérieurs effectués dans ce but

et les idées de Baurein, comme les études et les travaux des frères Desbiey, d'Amanieu de Ruat et de l'ingénieur des ponts et chaussées Charlevoix de Villers; surtout, lorsque chargé de l'étude du canal de l'Adour, il eut à étudier le projet présenté par M. de Ruat pour fixer les dunes de sable, et déclara qu'on ne devait créer le canal de l'Adour à la Garonne qu'après avoir réussi à ensemencer et à fixer les dunes du littoral.

Brémontier fut chargé de ce travail, et, après avoir obtenu un crédit de 50,000 livres pour les essais, le commença en 1787. Les travaux, souvent interrompus, furent repris en 1793, et continuèrent depuis lors avec des alternatives d'activité et de chômage. Brémontier eut la gloire d'y attacher son nom (1).

Disons un mot de l'*élevage* du bétail.

L'administration des intendants continuait les traditions de Colbert pour l'élevage des animaux de trait et d'alimentation.

Depuis la mort de Colbert, les haras avaient été négligés. En 1725, un projet de rétablissement des haras en Guienne fut présenté par M. de Cressé, trésorier de France, et des haras furent établis dans le Médoc, dans l'Entre-deux-Mers, dans le Cubzaguais, comme dans le Périgord et dans le pays de Soule. M. de Gorsse fut préposé à l'inspection des haras de la généralité, et entreprit l'amélioration des deux races de chevaux qui existaient en Médoc; le cheval des landes, petit, sobre, nerveux, descendant probable des chevaux barbes qu'avaient autrefois amenés les Ibères venant d'Afrique et d'Espagne, et le cheval des marais, de race flamande, introduit récemment par les dessécheurs venant du Brabant et de Flandre. C'est en Espagne qu'on cherchait alors les étalons, et l'intendant se faisait rendre compte régulièrement de l'état des étalons approuvés (2).

A diverses reprises, les bêtes à cornes furent en proie à des épizooties. En 1730 et 1737 la maladie se manifesta en Périgord et dans l'Agenais. L'intendant prit les précautions usitées. Il défendit l'importation des bestiaux venant des pays contaminés et même de la Saintonge; il publia et recommanda un mode de traitement dû au médecin Helvétius, et qui était préconisé par l'opinion. A plusieurs reprises, notamment en 1745, l'épizootie désola l'Auvergne, le Limousin, la Saintonge, et divers cantons de la généralité de Bordeaux.

---

(1-2) Arch. de la Gironde, série C, 2520; — n$^{os}$ 1558 à 1574.

En 1774 le mal avait pris de grandes proportions. Un arrêt du Conseil à la date du 18 décembre, prescrivit d'abattre les bestiaux malades et de payer aux propriétaires une indemnité de un tiers de leur valeur à l'état sain. Il fut aussi prescrit de prendre diverses mesures de salubrité et de traitement proposées par Vicq d'Azir, par Doazan, médecin de Bordeaux, et par Billecoq. L'Académie de Bordeaux s'occupa activement de ces questions. Mais il fut très difficile d'obtenir des paysans la déclaration des bêtes malades et l'enfouissement de celles qui étaient mortes (1).

Plusieurs arrêts du Conseil, d'autres du Parlement de Bordeaux, défendirent la sortie du royaume des bestiaux. Des ordonnances de l'intendant et des jurats furent rendues dans le même but. Des défenses analogues s'étendaient à la Navarre, au Béarn, au Languedoc.

Quant à la race ovine, plusieurs tentatives furent faites pour améliorer le mouton des landes, petit et dont la laine est grossière. Les croisements avec les béliers espagnols ne réussirent pas à modifier favorablement la qualité de la laine. M. de Pontet, propriétaire de troupeaux en Médoc, disait que la toison du mérinos s'accrochait aux ajoncs épineux des landes et que la brebis perdait de sa rusticité et de sa santé. La viande du mouton croisé espagnol était moins bonne.

En Bas-Médoc, on avait essayé plus avantageusement le croisement avec les béliers d'Irlande. On citait la bergerie de Jean Duboscq, à Jau; et celle de M. de Basterot, aux Granges d'Or.

L'élevage des porcs, de race commune, ne donnait lieu qu'à un commerce très restreint, leur chair étant habituellement consommée dans la localité même ou vendue sur les marchés voisins.

En résumé, le bilan de l'agriculture au point de vue commercial était très réduit, et n'offrait d'importance que pour les vins.

Les denrées locales telles que le miel, les brais, résines, goudrons et térébenthines, formaient, il est vrai, des articles de commerce intérieur et extérieur, mais d'une importance très secondaire; nous aurons à en parler avec plus de détails.

(1) Arch. de la Gironde, série C, 1360, 1524 à 1557.

### Article 3. — *Industrie.*

Le langage habituel semblait diviser en deux classes les industriels. D'une part, les artisans, nom sous lequel on désignait ceux qui se livraient à de petits métiers, travaillant ordinairement pour la ville et les environs, et les manufacturiers, dont les produits plus importants pouvaient servir d'aliment au commerce d'exportation. Mais cette distinction n'avait rien de légal; et même, dans la pratique, il était difficile de distinguer le manufacturier de l'artisan, si ce n'est par l'étendue de la fabrication.

Les uns et les autres étaient soumis aux règlements qui régissaient les arts et métiers, les maîtrises et les corporations. Chaque métier avait ses règlements spéciaux non seulement pour le droit et les conditions de son exercice, mais pour fixer le mode de la fabrication.

Nul ne pouvait exercer une profession sans avoir été apprenti, puis compagnon, et sans avoir ensuite obtenu des lettres de maîtrise. A Bordeaux on se montrait assez large pour les accorder. Ainsi le contrôleur général constatait en 1754 que les statuts de presque tous les corps et communautés des différentes villes du royaume n'admettaient à la maîtrise que les compagnons ayant fait leur apprentissage et leur compagnonnage dans la même ville; et repoussaient les étrangers. Il trouvait cette exclusion contraire à la liberté du commerce et au progrès des arts et manufactures. Il demandait quel était l'usage à Bordeaux.

La Chambre de commerce lui répondait que dans cette ville les compagnons n'étaient astreints qu'à faire le chef-d'œuvre exigé pour la maîtrise, en quelque ville du royaume qu'ils justifiassent avoir fait leur apprentissage. « Nous présumons, » disait la Chambre, devoir à cette liberté, propre à perfec- » tionner les talents, le nombre de bons ouvriers que nous » pouvons avoir. Notre commerce doit son accroissement à » la liberté et à la facilité que des sujets étrangers, de toute » espèce, trouvent à leur établissement dans cette ville. Ce qui » nous persuade que l'assujettissemènt des jurandes ne peut » concourir à la propagation du commerce ni au progrès des » arts. »

Les artisans de Bordeaux étaient loin de comprendre la liberté de l'industrie et celle du commerce. Cantonnés dans le monopole qu'ils avaient acheté avec leurs lettres de maîtrise, ils cherchaient à rétrécir le champ de la concurrence. Ainsi ils prétendaient non seulement avoir seuls le droit de fabriquer les objets de leur spécialité, mais encore avoir seuls le droit de vendre ces objets. Ainsi les fabricants de bas voulaient empêcher les marchands de vendre des bas ; les boutonniers voulaient seuls fabriquer et vendre des boutons ; les bonnetiers fabriquer et vendre des bonnets de coton ; les chaudronniers fabriquer et vendre les articles de leur industrie.

Dès 1715 les artisans faisaient saisir les marchandises des boutiquiers et leur faisaient défense de vendre les objets que ces boutiquiers avaient achetés aux marchands en gros. La Chambre, émue de ce trouble apporté dans les affaires, s'adressa au Conseil royal des finances : « La façon d'agir » des artisans, disait-elle, qui font saisir les marchandises » prétendues de leur art, est contraire à la déclaration du roi » de 1648, qui, révoquant tous privilèges déjà accordés, permet » indistinctement à tous ses sujets de trafiquer de telle mar- » chandise que ce soit, avec défense de les troubler. »

Sous le régime de réglementation et de monopoles contradictoires qui régissait alors l'industrie, la question parut douteuse, et la Chambre dut intervenir dans un procès intenté par les chaudronniers à une marchande en boutique vendant des articles de chaudronnerie. Le contrôleur général Amelot demanda l'avis de l'intendant. Celui-ci engagea la Chambre à lui remettre un mémoire, et les prétentions des chaudronniers furent repoussées par un arrêt du Conseil du 24 septembre 1716.

Mais les artisans ne se tinrent pas pour battus ; et en 1718 les maîtres boutonniers reprirent le procès contre les boutiquiers qui vendaient des boutons au détail, et contre les négociants qui avaient vendu en gros ces boutons aux boutiquiers. Les maîtres bonnetiers se joignirent aux maîtres boutonniers ; ils se pourvurent contre l'arrêt de 1716, et mirent en cause les merciers, tandis que les fabricants de bas au métier plaidaient contre les marchands de bas.

Le procès durait encore en 1730.

Les marchands boutiquiers, qui résistaient énergiquement au nom de la liberté aux prétentions des fabricants, récla-

maient pour eux-mêmes des privilèges et des monopoles. En 1737 ils demandèrent d'être établis en jurande, avec droit d'inspection sur les marchandises de leur commerce apportées pendant les foires. De cette manière, disaient-ils, ils empêcheraient l'entrée et la sortie des marchandises prohibées, et notamment des mousselines des Indes; les étrangers et les Bordelais ne seraient plus trompés sur la qualité des marchandises apportées en foire. Enfin, les marchands étant désormais obligés d'acquérir la maîtrise, seraient tous capables et honnêtes; et « on ne verrait plus des gens inconnus se mêler » d'être marchands ».

Nous allons étudier les plus importantes des industries locales, celles qui apportaient un mouvement au commerce intérieur et surtout celles donnant naissance au commerce d'exportation.

## § 1. OBJETS DESTINÉS A L'ALIMENTATION.

### N° 1. *Minoteries et biscuiteries.*

Bordeaux expédiait tous les ans aux colonies françaises de 180 à 200,000 barils de farine de 175 livres chacun. Ces farines étaient connues sous le nom de minots. Bordeaux en fabriquait une partie; il y avait aussi des fabriques à Blaye. Mais les plus renommées à cette époque et qui fournissaient les plus grandes quantités étaient celles de Nérac, Moissac, Tonneins et Montauban.

La plupart des minoteries fabriquaient aussi le biscuit nécessaire aux gens de mer et à la nourriture des nègres pendant la traversée de Guinée aux îles.

En 1735 les armateurs de Bordeaux se plaignirent de ce que les boulangers de Blaye chez qui ils prenaient le biscuit pour les armements se servaient de deux poids différents dont l'un était le quintal de cent livres, mais dont l'autre ne pesait que 84 livres et qu'ils comptaient cependant comme quintal. Les boulangers de Blaye, interrogés par leurs jurats, répondirent que de tout temps on s'était servi à Blaye du petit quintal de 84 livres pour les étrangers. Les jurats leur ordonnèrent de ne se servir à l'avenir que du quintal véritable de 100 livres.

Trois ans après, le fermier des fermes royales voulut assujettir le biscuit de Nérac arrivant à Bordeaux à un droit d'entrée de 7 sous 5 deniers pour 82 livres 3/4, quoique ce biscuit fût destiné aux armements pour les îles. Le commerce invoqua contre cette prétention les lettres patentes d'avril 1717, exemptant de droits les marchandises expédiées pour les îles. L'année suivante la question n'était pas encore tranchée, et Darblade, grand minotier de Nérac, était en butte aux prétentions du fermier.

Les biscuitiers de Bordeaux ne tardèrent pas à réclamer le monopole de la fabrication et de la vente du biscuit à Bordeaux. Les armements prenaient de jour en jour une importance plus considérable : plus de 300 navires étaient montés par six à sept mille matelots ; il fallait en outre nourrir cinq à six mille nègres pendant la traversée de Guinée aux Antilles ; il y avait là un important marché à accaparer. Naudy, fabricant de biscuits aux Chartrons, demanda, au profit des fabricants de Bordeaux, la prohibition des biscuits du haut pays. La Chambre de commerce lui donna presque raison ; et en 1738 il fut défendu de porter à Bordeaux du biscuit venant d'au delà de Rions en amont et d'au delà le Bec d'Ambès en aval. Naudy voulait aller plus loin, et en 1739 il demanda le monopole exclusif de la fabrication et de la vente du biscuit, s'engageant à fabriquer, sous la surveillance de commissaires qui seraient nommés par la Chambre, tout le biscuit nécessaire aux armements.

Ses démarches échouèrent, car en 1744 il demandait à nouveau à l'intendant M. de Tourny qu'il fût fait défense aux biscuitiers de Blaye et du haut pays de vendre à Bordeaux, et qu'à Bordeaux seulement il fût permis de faire et de vendre du biscuit de mer.

N° 2. *Distilleries d'eaux-de-vie.*

Le commerce avec les colonies allait ouvrir un nouveau débouché aux eaux-de-vie fabriquées à Bordeaux.

Cette industrie pendant longtemps ne paraît pas avoir reçu de perfectionnements, malgré son développement croissant. L'appareil distillatoire était le même : l'alambic à feu nu chauffé dans un fourneau de briques ou de maçonnerie.

Déjà on avait commencé à se plaindre que certains fabricants faisaient de l'eau-de-vie avec du marc, de la râpe et de l'eau sucrée et employaient les mélasses et les résidus des raffineries. En 1681, les jurats avaient ordonné la visite des usines par deux d'entre eux, MM. Jegun et Navarre. En 1694, sur de nouvelles plaintes, le jurat Fénelon fut commis.

Pendant le XVIII^e siècle, la production des eaux-de-vie de Bordeaux augmenta; mais les fabricants rencontrèrent de nouveaux concurrents. On fabriquait, dès le commencement du siècle, d'autres spiritueux qu'on appelait aussi eaux-de-vie, et qui provenaient de la distillation des sirops, des mélasses, de celle des pommes, des poires et des grains. On connaissait aussi le *rhum*, produit par la distillation du *vesou* ou jus de canne à sucre des Antilles françaises.

Les brandeviniers, ou distillateurs de vin, essayèrent de faire prohiber ces ennemis.

Sur les plaintes des fabricants français d'eau-de-vie de vin, le Conseil d'État rendit, le 9 septembre 1710, un arrêt qui ordonnait une enquête sur la fabrication des eaux-de-vie de sirops ou mélasses, marcs, bacs, miel, grains, cidres, poirés et toutes autres eaux-de-vie ne provenant pas du vin, avec défense provisoire de les fabriquer.

Le Conseil d'État confirmait ainsi pour toute la France ce qu'avait déjà décidé, quelques années auparavant, le Parlement de Paris pour l'étendue de son ressort. Les juges, consuls et marchands d'Orléans, les marchands d'eau-de-vie en gros de Saumur, les marchands d'eau-de-vie de vin de Paris et plusieurs autres marchands et usiniers, avaient obtenu, sur les conclusions conformes de Daguesseau, contre les raffineurs de sucre et les fabricants d'eau-de-vie autre que de vin, un arrêt du Parlement de Paris en date du 13 mars 1669, qui prohibait ces nouvelles fabrications.

Le Parlement de Bordeaux ne se montra pas moins sévère. Il confirma, le 15 février 1710, deux appointements rendus par le maire et les jurats contre Poyen et Rattier, raffineurs de sucre en la palu des Chartrons, qui les avaient condamnés à la saisie de dix pièces d'eau-de-vie de mélasse, à la démolition des chaudières, à la déchéance du droit de bourgeoisie et à 6,000 livres d'amende.

Un rapport fait le 22 avril 1710 par les médecins et les

apothicaires de la ville d'Orléans, qui demandaient l'autorisation de fabriquer des eaux-de vie avec leurs mélasses et leurs eaux de bac, constatait que l'eau-de-vie de vin était, il est vrai, la meilleure au point de vue hygiénique; que celle de miel venait après, mais que celle de sirops n'avait aucune malignité et n'était pas contraire au corps humain. L'avis des médecins d'Orléans ne fit pas révoquer les défenses.

M. de Courson, intendant de Guyenne, chargé de faire dans cette province l'enquête ordonnée par le Parlement de Paris, demanda l'avis du maire et des jurats, ainsi que celui de la Chambre de commerce. Ceux-ci furent d'avis qu'il fallait prohiber la nouvelle fabrication : « La province, dirent-ils, ne » produit guère que du vin et ne peut consommer tout le vin » ni toute l'eau-de-vie qu'elle fabrique. Elle exporte en Bretagne, » Normandie, Picardie et Flandre une grande quantité de ces » liquides, et ces contrées lui fournissent des toiles, des draps, » des grains, des beurres dont elle a besoin. »

Le Conseil n'autorisa pas la fabrication des eaux-de-vie de sirops.

Les eaux-de-vie de grains étaient également prohibées. En 1711, Nicolas Taverne, négociant de Dunkerque établi à Bordeaux, avait fait venir du Nord une grande quantité d'eau-de-vie de grains. Sur la plainte formée à ce sujet contre lui, il fut vertement blâmé par les directeurs de la Chambre de commerce et par l'intendant et le ministre; il fut obligé de rembarquer sa marchandise.

Les rhums, tafias et guildives des colonies n'avaient pas un meilleur sort. Le 24 juin 1713, il fut fait défense par le roi d'introduire dans les ports de France des eaux-de-vie sucrées, dites tafias ou guildives, venant des îles.

Le commerce bordelais, qui avait vivement sollicité cette mesure, ne tarda pas à s'apercevoir qu'elle lui était préjudiciable. Les habitations sucrières des colonies, ne pouvant plus vendre leurs sirops distillés à Bordeaux, et dans la nécessité d'en tirer parti, les versaient en nature sur leurs sucres bruts, au préjudice des acheteurs de ces sucres, ou vendaient leurs rhums et leurs tafias aux Anglais, qui leur fournissaient en échange des bois de construction, des chevaux et diverses autres marchandises.

Les Anglais s'étaient servis de ces rhums et de ces tafias dans

leur commerce de Guinée, pour la traite de l'or, de l'ivoire et des esclaves. Les nègres s'étaient trouvés très satisfaits de ces sortes de spiritueux et les préféraient à ceux de France. Aussi plusieurs négociants de Bordeaux demandèrent-ils à M. de Pressigny la permission de faire venir des Antilles des rhums et des tafias pour le commerce de Guinée. La Chambre de commerce se montra très opposée à cette demande. Elle demanda avec instance le maintien des prohibitions. Elle invoqua l'appui des jurats, de l'intendant, du Parlement. Elle provoqua l'adhésion des villes de La Rochelle, de Toulouse, de Bayonne, de Montpellier, de Marseille. Elle adressa des mémoires au garde des sceaux, à MM. Rouillé, de Saint-Florentin, de Trudaine. « S'il est de l'intérêt des colonies de » vendre leurs produits, disait-elle, il faut considérer les » provinces de France qui produisent des vins qui ne sont » propres qu'aux eaux-de-vie. »

Malgré ces efforts, un arrêt du Conseil, du 12 juin 1752, tout en maintenant les prohibitions pour la France et pour l'étranger, accorda par entrepôt l'entrée des rhums pour Guinée, en indiquant qu'on pourrait l'accorder aussi pour le Canada et pour l'île Royale.

Quelques années après, les négociants bordelais reconnurent l'erreur qu'ils avaient commise en proscrivant une industrie et une branche de commerce qui devenaient de plus en plus importantes. Nos colonies, qui ne pouvaient distiller leurs sirops, les vendaient aux Anglais et aux Américains, qui venaient de se séparer de la mère-patrie et dont le marché prenait de jour en jour un développement considérable. La consommation de cette denrée nouvelle, dont nous avions refusé d'utiliser la matière première qui était dans nos mains, venait se substituer en grande partie à celle de nos eaux-de-vie. En 1785, le commerce de Bordeaux demandait à l'intendant de rejeter les anciennes prohibitions. « Il s'agit, disait-il dans » sa supplique, d'enlever, ou du moins de partager cette branche » de commerce avec les Anglais. L'Amérique fait une grande » consommation de rhum; les îles anglaises ne sauraient lui » en fournir une quantité suffisante. Nos colonies n'en distillent » pas. Les Américains viennent prendre nos tafias et nos sirops » pour les distiller eux-mêmes; nous y perdons la façon et les » écumes. »

Revenons aux eaux-de-vie de Bordeaux.

La dimension des pièces à eau-de-vie avait été réglée par arrêt du Parlement du 25 janvier 1724. L'expédition se faisait en quart de barrique ou baril, dont la contenance était fixée par l'arrêt à 28 pots. Les négociants se plaignirent de cet arrêt. La Chambre de commerce écrivit au contrôleur général. Elle lui fit remarquer que, dans les autres ports, le baril ne contenait que 21 à 22 pots, et se vendait sur le même pied aux îles, la vente étant faite au baril, que le baril de 28 pots de Bordeaux; qu'il n'y avait aucun droit perçu à la sortie, et que l'arrêt du Parlement de Bordeaux qui exigeait 28 pots ne s'appliquait qu'aux eaux-de-vie payant des droits pour l'intérieur du royaume et pour les pays étrangers, mais non à celles pour les îles. Les négociants n'obtinrent gain de cause qu'en 1728, et ne purent qu'alors expédier pour les îles en barils de 22 pots.

La pièce d'eau-de-vie était vendue *à la velte*.

Elle comprenait ordinairement de 48 à 53 veltes. La velte contenait 3 pots et 12/37, ce qui faisait à très peu près 3 pots 1 tiers. Sur ce pied-là, 100 pots étaient égaux à 30 veltes.

En mesures actuelles, la velte égale 7 litres 61 centilitres, et le pot, 2 litres 28 centilitres.

Quand on disait que les eaux-de-vie étaient à 60, cela voulait dire à 60 livres les 32 veltes.

### N° 3. *Raffineries de sucre.*

Pendant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle, l'industrie de la raffinerie prit à Bordeaux une importance considérable lorsque les colonies envoyèrent dans ce port de grandes quantités de sucre brut.

Elle était réglementée par une ordonnance de Louis XIV, du 11 août 1699, qui accordait aux raffineries de Bordeaux des exemptions de droits de sortie pour l'intérieur du royaume, notamment des droits dits de Valence et de Lyon, et leur permettait de vendre leurs sucres en Alsace et en Franche-Comté, leur accordant aussi le droit de transit pour l'Italie et le Levant.

Les sucres expédiés pour ces dernières destinations venaient faire concurrence à ceux de Morellet, célèbre raffineur établi

à Marseille, et que les directeurs du commerce de Bordeaux nommaient le *fameux négociant de Marseille.* Ce dernier se plaignit vivement du préjudice qu'il prétendit lui être causé et que contestaient les sieurs Rattier et Poyen, raffineurs de Bordeaux.

Jacob Rattier et Poyen frères se plaignaient à leur tour de ce que les étrangers portaient à Marseille, en transit, des sucres qu'ils tiraient du Portugal, pour Genève et l'Italie (1706).

Peu après, Morellet, de Marseille, obtenait la permission de décharger à Bordeaux des sucres bruts destinés à sa fabrication et que des corsaires anglais avaient capturés. Il demandait aussi la permission d'acheter à Bordeaux des sucres bruts, avec exemption de droits, pour les faire venir en transit à Marseille; ce que la Chambre de commerce de Bordeaux trouva avantageux pour cette ville.

Chacune des villes où étaient établies des raffineries était soumise à un régime différent, et ne pouvait écouler sa marchandise que dans un rayon strictement déterminé. En 1713, les raffineries de Nantes demandèrent l'autorisation d'introduire des marchandises dans l'intérieur du royaume, en payant cinq livres par quintal. Le commerce de Bordeaux s'y opposa, et la demande des raffineurs de Nantes fut repoussée, ainsi qu'une demande pareille faite par ceux d'Orléans.

Les motifs de ce refus furent « qu'estant comme au centre » du royaume, ils ont non seulement la ville de Paris qui fait » une grande consommation de leurs sucres, mais encore toutes » les provinces limitrophes, où ils les envoient facilement par » le moyen des rivières, et qu'ils ne sont pas bornez à une » petite consommation comme les raffineurs de Bordeaux et de » La Rochelle, dont le commerce souffriroit également par une » concurrence qui leur deviendroit onéreuse, et qui, en ruinant » leurs raffineries, ruinerait aussi le commerce des îles, si » nécessaire au soutien de nos colonies. » (1711.)

Bordeaux et La Rochelle étaient alors les seules villes dont les raffineries avaient le droit de transit.

Les sucres raffinés du Portugal étaient grevés de droits considérables qui les empêchaient d'arriver à Bordeaux. M. de Lescalle, ancien consul de France à Lisbonne, demanda inutilement la permission, pour les Portugais, de vendre leurs sucres en France.

La paix de 1713, en faisant disparaître les risques de capture des navires et en permettant l'écoulement des sucres bruts des colonies, amena une crise qui fut fatale aux raffineurs de Bordeaux. Rattier et Poyen firent faillite; Gaspard Morellet en faisait autant à Marseille. Les sucres bruts, arrivés en trop grande abondance dans nos ports, ne trouvaient plus leur emploi industriel. L'intendant, M. de Courson, constatait qu'il y avait dans la ville 3,000 barriques de sucre au delà des besoins des usines, et qu'il en était attendu 12,000 par 32 navires annoncés partis d'Amérique. On résolut d'accorder l'entrepôt pour 6,000 barriques, d'exempter de toute taxe les sucres bruts ou raffinés envoyés à l'étranger, et de réduire à 3 francs par quintal celle sur les raffinés expédiés à l'intérieur du royaume.

En 1717, il fut déclaré que tous les droits qui avaient été payés seraient remboursés.

A la foire de Beaucaire, les sucres blancs de Bordeaux se trouvaient en concurrence avec ceux de Marseille et de Cette. Les sucres de Bordeaux avaient à traverser les provinces soumises aux cinq grosses fermes, dans lesquelles le droit d'entrée était fixé à 15 livres par quintal. Ils obtenaient un acquit-à-caution avec six mois pour le représenter. Un arrêt du Conseil, du 14 février 1730, vint restreindre ces facilités.

« Vous savez, écrivait à ce propos la Chambre à son » député à Paris, que les propriétaires des raffineries qui font » le commerce avaient la liberté, lorsqu'ils envoyaient leurs » sucres à la foire de Beaucaire, de les destiner pour l'étranger, » dans l'espérance de les vendre aux Italiens, Savoyards, » Suisses et autres nations qui s'y rendent, et que, lorsqu'on ne » leur offrait pas un prix raisonnable, ils avaient la ressource » de les débiter dans le royaume, en acquittant un droit de » consommation. Aujourd'hui que l'arrêt du Conseil les prive » de cette faculté, les étrangers exigeront des sucres à bas prix, » ce qui ne manquera pas de déranger le commerce. »

Les sucres de Bordeaux se vendaient à Beaucaire à meilleur marché que ceux de Cette et de Marseille. L'intendant de Languedoc se plaignit de ces bas prix, provenant, suivant lui, de la mauvaise qualité des sucres de Bordeaux, et qui nuisaient à la vente de ceux de Cette et de Marseille, d'une qualité bien supérieure. Il demandait d'assujettir les raffineurs à des réglements sévères, de nommer des inspecteurs pour les faire

exécuter. Il allait jusqu'à demander d'exclure les raffineurs de Bordeaux des foires de Beaucaire.

Les Bordelais répondaient que ces foires, étant ouvertes même aux étrangers, il n'était pas possible de les leur interdire. Ils ajoutaient, quant à la qualité, que les sucres, à Bordeaux, étaient traités suivant la méthode des Hollandais, très experts et très renommés dans le raffinage, et qui avaient le secret d'une cuite supérieure; qu'ils faisaient cinq espèces de raffinés correspondant à cinq types de sucre brut, et que la préférence donnée à leurs sucres aux foires de Beaucaire était la preuve de leur bonne qualité.

Ces tracasseries de l'intendant de Languedoc firent que les raffineries bordelaises n'expédièrent que peu de sucre à Beaucaire. En 1739, elles en avaient envoyé si peu que le contrôleur général demandait si les raffineries de Bordeaux avaient diminué leur production.

Elles consommaient en moyenne année, vers 1740, cinquante cargaisons de sucre brut, d'environ 200 tonneaux chacune.

Ces raffineries étaient presque toutes établies dans les quartiers de Saint-Michel et de Sainte-Croix, loin du centre de la ville.

Elles étaient au nombre de seize. Parmi les principaux membres de cette industrie, nous citerons les noms de Nayrac, Lambert, Ravesies, Journu.

Leurs usines consommaient par an 3,600 tonneaux de charbon.

Après cette époque, le nombre des raffineries n'augmenta pas beaucoup, mais chacune d'elles traita une plus grande quantité de sucre et chercha à perfectionner ses procédés de fabrication.

On comptait que la raffinerie de Bordeaux convertissait en sucre blanc 67 pour 100 du sucre brut. En 1778, deux raffineurs, les frères Boucherie, arrivèrent, dit-on, à un rendement de 90 pour 100, et le sucre qu'ils obtenaient était supérieur en beauté à celui des autres manufactures du royaume. On croyait que leur procédé consistait en une cuisson plus lente et plus modérée.

En 1790 on comptait 26 raffineries à Bordeaux. Elles manipulaient chaque année 10 millions de livres de sucre brut, et produisaient 7 millions de livres de raffiné. Elles employaient 300 ouvriers.

Les principaux raffineurs étaient : Ambert fils et Cie, Bonafous-Fabre et Cie, Dudevant et Cie, Labrue et Burette, Lassabathie, Baour fils et Cie, Daney et Maugé, Durand frères, Laffargue, Ve Nayrac et Rabeau, Bernard et Cie, R. Defaux et Cie, Flaugergues et Cie, Ve Lafitte et Cie, J. Nayrac, Boucherie et Cie, Dubreuil et Gaubert, Fontenille et Cie, Lafitte-Dupont, Pierre Nicodie, Jean Olive, Sorbé fils et Ce, Raymond, Tanays et Baudet, Sagerean fils aîné et Cie, Despiaut et Cie.

N° 4. *Produits chimiques : amidon, savon.*

L'amidon, outre ses emplois domestiques tels que la fabrication de l'empois, de la colle de pâte, du papier, avait un emploi très important au XVIIIe siècle, celui de la poudre à poudrer les cheveux.

Il y avait des fabriques d'amidon établies à Agen, à Nérac, à Clairac, à Périgueux et à Bordeaux. L'amidon était assujetti à un droit de 2 sous par livre. En 1772 le sieur Casaubon était receveur de ce droit pour toute la France, et faisait poursuivre un perruquier de Bazas qui refusait de payer les 2 sous sur 286 livres de poudre qu'il avait employées.

On ne pouvait établir de fabriques d'amidon sans autorisation. L'administration se montrait difficile à les accorder à raison de la difficulté de la surveillance pour les droits du fisc. Elle refusa les autorisations demandées par Meyssan pour Sauveterre, Pelauque pour Condom, Aubié pour Tonneins, Pierre de Redon Gueymus pour Condom.

A Bordeaux on comptait, en 1780, douze fabriques d'amidon, mais de fort peu d'importance ; et Bordeaux recevait des amidons principalement de Dunkerque.

Il existait aussi quelques fabriques de savons, mais qui produisaient peu. On désignait leurs produits sous le nom de savons de Guienne.

Cette industrie était réglée par un arrêt du Conseil à la date du 28 mai 1726, rendu sur la demande de l'intendant, d'accord avec la Chambre de commerce, et qui à l'exemple de ce qui était ordonné à Marseille depuis 1688, défendait la fabrication pendant les mois de juin, juillet et août.

Un autre arrêt de 1727 prescrivit des mesures pour remédier à la mauvaise qualité des savons de Marseille dont se plaignait le commerce. On voulait rendre cet arrêt commun aux savonniers de Bordeaux. La Chambre s'y opposa parce que les fabricants de Bordeaux n'employaient que des matières de bonne qualité. Néanmoins, en 1728, la commission du bureau de commerce de Paris fit analyser les savons de Provence, du Languedoc et de Guienne.

Le sieur Pelley était alors le plus fort fabricant dans notre ville. En 1741 une autre fabrique fut établie aux Chartrons par le sieur Henri Casey.

### N° 5. *Papiers.*

Les papiers qui s'exportaient par Bordeaux n'étaient point fabriqués dans cette ville ni dans la sénéchaussée, mais dans les provinces voisines, à Angoulême, en Périgord, en Limousin ; et aussi en Provence et en Languedoc. Ces marchandises arrivaient en ville pendant les foires de mars et d'octobre pour jouir de la franchise.

Les papetiers d'Angoulême demandaient à être déchargés des droits d'entrée à Bordeaux pour les papiers à destination de l'étranger ; en 1706, cette demande fut renouvelée par les deux plus gros exportateurs de papiers de l'époque, Luëtkens et Labatut, qui expédiaient de fortes quantités de papiers d'Angoulême pour la Hollande.

La sortie du vieux linge servant à fabriquer le papier était prohibée pour l'étranger, et l'avait même été de province à province. Un arrêt du Conseil du 18 septembre 1659 avait autrefois interdit aux papeteries de la Provence d'acheter les vieux linges dans la Guienne. Les fabricants provençaux réclamèrent en 1731, et leur demande fut favorablement accueillie.

Un ancien règlement, datant de 1671, et relatif à la fabrication du papier en Guienne, fut remplacé par de nouveaux destinés à remédier à la mauvaise qualité des papiers, qui avait excité des plaintes. En 1715, 1731 et 1732, la Chambre de commerce s'occupa activement des questions relatives au

commerce du papier avec la Hollande, qui constituait à peu près alors l'unique débouché de cette marchandise.

Cette exportation de 1720 à 1740 atteignait une moyenne de 22,000 balles par an, représentant environ 115,000 livres; mais ces chiffres allaient bientôt décroître rapidement.

En vain un arrêt du Conseil de 1740 portant règlement sur le papier qui se fabriquait dans le royaume, et fixant le poids et la dimension des diverses sortes de papiers en usage, essaya-t-il d'en améliorer la qualité et de reconstituer le marché ; en vain l'intendant fit-il visiter avec soin les fabriques de l'Agenais, du Limousin, de l'Angoumois et des autres contrées voisines. La Hollande fabriquait elle-même. L'exportation pour ce pays et Hambourg qui avait été de 38,753 rames en 1721, qui avait atteint le chiffre de 214,225 livres en 1724, ne comprenait plus que 2 rames à 5 livres l'une en 1760.

Plus tard d'autres débouchés s'ouvrirent et ramenèrent vers 1780 à environ 35,000 rames le chiffre annuel de l'exportation par Bordeaux.

### N° 6. *Tanneries.*

En l'année 1735 il y avait dans la généralité de Bordeaux 77 tanneries ; en 1770 il y en existait 90, mais d'assez peu d'importance.

25 tanneries existaient à Bordeaux même ; mais les provinces de l'intérieur préférèrent les cuirs rouges apportés des colonies et qui se vendaient aux foires de Bordeaux, et l'ancien commerce des tanneries de cette ville tomba. Il ne resta plus que 4 usines, et de 15 moulins à tan il n'en resta plus un seul (1).

### N° 7. *Verreries.*

La verrerie à bouteilles était peu importante : les vins de grande consommation à l'intérieur étaient d'ordinaire livrés et consommés en fûts, sauf quelques exceptions pour les vins de prix, et les vins pour l'étranger étaient aussi livrés en fûts.

---

(1) Arch. de la Gir., série C, n° 1593.

Cependant, dès le commencement du XVIIIe siècle, nous voyons, sinon à Bordeaux même, mais dans les environs, plusieurs verreries qui fabriquent le verre à bouteilles en petite quantité et qui ne paraissent pas avoir trouvé un débouché chez les négociants bordelais. Dès 1718, nous pouvons signaler la verrerie de Ballande, dans la juridiction de Biran ; celle de Laforest du Puy-Dauphin, appartenant au duc de Lauzun ; celles du sieur Leperche, en Agenais ; du sieur Grenier, à Nérac ; du marquis de Pons, en Bazadais ; de Mailhautier, près Montpon.

En 1723, malgré la consommation considérable des vins et eaux-de-vie par le commerce bordelais, l'usage des bouteilles était assez restreint pour qu'il ne se fût pas créé de fabrique de bouteilles à Bordeaux, lorsque Pierre Mitchell, de Dublin, vint s'établir en cette ville, et, prétendant avoir un secret pour la fabrication du verre à bouteilles, obtint un privilège pour établir une verrerie à Bordeaux, mais à condition de ne se servir pour ses fours que de charbon de terre, et non de bois.

En 1726, Balthazar Fouberg, gentilhomme verrier de Würzbourg, en Allemagne, associé avec Laurent de Saîtres et Hugues Régnault de Chérante, aussi écuyers, demanda le privilège d'établir à Bordeaux une manufacture de verres à vitres et à bouteilles sous le titre de *manufacture royale*. Il demandait aussi le maintien de sa noblesse personnelle, et l'exemption pour ses ouvriers du droit de guet et de garde. Malgré l'opposition de Mitchell, il obtint son privilège, mais non pour Bordeaux. Il fut autorisé à établir sa manufacture à Bourg-sur-Gironde.

Les deux privilégiés ne tardèrent pas à entrer en lutte. Dès l'année 1731, Mitchell portait plainte contre Fouberg, sur ce que celui-ci fabriquait il est vrai à Bourg, mais vendait à Bourg à des négociants de Bordeaux qui allaient lui acheter ses produits. Il demandait, pour éteindre cette concurrence, qu'il fût interdit à Fouberg non seulement de fabriquer et de vendre ailleurs qu'à Bourg, mais encore de vendre à Bourg des bouteilles qui devaient être employées à Bordeaux. La Chambre de commerce de Guyenne, consultée par l'intendant, exprima l'avis qu'il était du plus grand intérêt pour les négociants de pouvoir s'approvisionner des bouteilles dont ils avaient besoin là où il leur convenait le mieux, et se prononça pour la liberté.

Le commerce de Bordeaux recevait en effet, dès 1737, des bouteilles de Rouen, ce qui semble indiquer que les besoins avaient grandi et n'étaient pas suffisamment remplis par Mitchell et Fouberg.

Aussi surgissent de nouvelles demandes en autorisation d'établir des verreries, soit aux environs de Bordeaux, soit dans la ville même.

En 1740, le sieur Thévenot du Vivier, gentilhomme verrier, obtint la permission de fabriquer des carafons de verre blanc. Cette bouteille devait contenir une pinte, mesure de Paris, et peser 25 onces.

En 1748, le sieur Van den Brande, négociant hollandais établi à Bordeaux, où il faisait un grand commerce, demanda l'autorisation de créer une verrerie à Libourne. La veuve de Mitchell, qui avait succédé à son mari dans la verrerie de Bordeaux, s'opposa énergiquement à cette demande. Elle prétendit que par les lettres patentes accordées à son mari, il était interdit à tout autre d'élever une verrerie à Bordeaux ou aux environs à une distance de dix lieues. M^me^ veuve Mitchell ne réussit pas.

Elle lutta, quelques années après, avec le concours de Van den Brande lui-même, contre un nouveau concurrent, le sieur Sansané, capitaine aux gardes du corps, demandant, en 1751, à établir une verrerie à Bordeaux même, dans le quartier de Paludate.

Les deux lutteurs malheureux reçurent plus tard, comme fiche de consolation, la noblesse héréditaire, alors qu'ils n'avaient droit, comme verriers, qu'à la noblesse personnelle. Van den Brande fut anobli en 1769, et le descendant de Pierre Mitchell, François-Patrice, le fut en 1777. Sa famille avait acheté la maison noble de Pradet, située dans le faubourg des Chartrons, immédiatement après l'esplanade du Château-Trompette ; elle y avait établi sa demeure dès 1739, et c'est sur cet emplacement que se trouve aujourd'hui la rue de la Verrerie.

Patrice Mitchell, seigneur de Pradet, fut convoqué en cette qualité à l'assemblée de la noblesse en 1789.

Dans la seconde moitié du XVIII^e^ siècle, de nouvelles et nombreuses verreries à bouteilles s'établissent à Bordeaux même, à Libourne, à Pauillac, à Bazas, à Langon, à Blaye. On

en compte jusqu'à sept dans les landes : à Biganos, Beaulac, Pressac, Villandraut, Saint-Symphorien, Castelnau-de-Cernès.

Il existait en 1790, à Bordeaux, cinq verreries en pleine activité. On estime qu'en moyenne chacune d'elles nécessitait un fonds de roulement d'environ 100,000 francs ; qu'elles consommaient chaque année 50 tonneaux de charbon anglais coûtant 480 livres, et 50 tonneaux de charbon de Cahors coûtant 277 livres ; chacune pouvait fournir, année moyenne, 400,000 bouteilles.

Ces usines devaient subir, surtout depuis 1788, la concurrence de celles de Rouen et de Rive-de-Gier, et, sauf en temps de guerre, celle des verreries anglaises.

## N° 8. *Faïences.*

C'est vraisemblablement vers 1560 que la fabrication de la faïence fut importée à Nevers par un des gens de la suite de Louis de Gonzague, duc de Nevers.

Cette industrie ne s'établit à Bordeaux que cinquante ans plus tard.

Le 15 janvier 1714 les jurats accordèrent l'autorisation, signée pour eux par Verthamon, jurat, au sieur Jacques Hustin, directeur des affaires du roi, originaire de Flandre, d'établir à Bordeaux une fabrique de faïence dans un grand bâtiment qu'il venait de faire construire en dehors de la porte Saint-Germain, dont l'emplacement se trouve aujourd'hui marqué par la rue qui porte le nom de rue Hustin.

Jacques Hustin n'était pas seul intéressé dans cette manufacture ; il avait formé avec le sieur Fautier et le sieur Lamolère une Société pour cette industrie.

Le 13 novembre 1714 des lettres patentes du roi Louis XIV furent accordées à Hustin. Ces lettres rappellent la faveur accordée par le roi au commerce et à l'établissement des manufactures. Elles portent que « Jacques Hustin, négociant de » la ville de Bordeaux, nous a fait connaître que par son » application au commerce et par les différents voyages qu'il a » faits aux pays étrangers, il a trouvé le secret de faire d'aussi » bonne et d'aussi belle fayance que celle de Hollande; et que

» pour en établir une manufacture dans ladite ville, où il n'y en » a jamais eu, il a fait des dépenses considérables... Sur l'avis » du sieur de Courson (intendant de Bordeaux)... que ledit » Hustin, ses associés et ayants cause ont fait beaucoup de » dépenses pour l'établissement de ladite manufacture ; ... » que la fayance qui s'y fabrique réussit parfaitement, non » seulement dans ladite généralité, mais encore dans toutes les » villes de l'Amérique ; qu'il est de l'intérêt du commerce de » soutenir cette manufacture puisque par là on diminue l'entrée » des fayances étrangères, pour lesquelles il sort des espèces » de notre royaume ».

En conséquence, privilège exclusif de fabriquer de la faïence à Bordeaux, et dans un rayon de dix lieues, à peine de 10,000 livres d'amende et de dommages-intérêts contre les contrevenants, est accordé à Jacques Hustin pour quinze ans à partir du 1er janvier 1715 ; avec faculté d'employer des personnes nobles sans dérogation de noblesse pour celles-ci.

Ces lettres patentes furent confirmées par de nouvelles lettres en date, à Paris, du 8 septembre 1718, pour fabriquer *la porcelaine contrefaite ou fayance grise*, couleur de café et toutes autres couleurs, pour le temps qui restait à courir des quinze années accordées par les lettres patentes précédentes.

Avant l'expiration de ce délai, des lettres patentes du roi Louis XV, datées de Compiègne, le 30 avril 1729, permirent au sieur Jacques Hustin et à ses hoirs de continuer pendant vingt années, à partir du 1er janvier 1730, leur fabrication privilégiée : « Leur permettons aussi, disent ces lettres, de mettre un » tableau à nos armes avec l'inscription : *Manufacture royale* » *de fayance*, et d'y établir un portier à notre livrée. »

J. Hustin se plaignait de la difficulté qu'il éprouvait à trouver à Bordeaux les terres argileuses et quartzeuses convenables pour composer la pâte plastique nécessaire à sa fabrication.

Il se plaignait aussi de ce que, malgré le monopole qui lui avait été accordé, plusieurs fabricants se permettaient de faire de la faïence grossière. De 1741 à 1744, il lutta contre eux et les fit saisir et condamner.

Jacques Hustin mourut le 1er janvier 1749, âgé d'environ quatre-vingt-dix ans. Il laissait trois filles et un fils, Denis-Jacques-Ferdinand Hustin.

Ce dernier lui succéda dans la propriété de la manufacture

royale de faïence. Il se maria peu après, le 30 juillet 1749, avec Marie-Madeleine-Victoire Eynaud, fille de Joseph Eynaud, sieur de Rousset, ancien capitaine de cavalerie, créole de la Martinique. C'est du nom de sa femme que serait venu celui de Victoire-Américaine donné par lui à la rue qui prend naissance dans la rue Hustin et qui a été percée sur les terrains dépendant de la fabrique.

Le privilège de la fabrique allait expirer, lorsqu'au mois de mars 1750, Ferdinand Hustin en demanda le renouvellement. Il exposait que des dépenses considérables avait été faites par son père et par lui; qu'ils avaient dû, pour racheter les droits de leur ancien associé, le sieur Lamolère, lui consentir une constitution de rente au capital de 44,000 livres. Il demandait la prolongation du droit de mettre sur la façade de la fabrique un tableau aux armes de Sa Majesté portant cette inscription : *Manufacture royale de fayance*, et d'avoir un portier à la livrée de Sa Majesté. Enfin, il demandait la permission de faire venir chaque année d'Angleterre la quantité de dix milliers pesant d'étain et de vingt milliers pesant de plomb, en ne payant les droits que sur le tarif ancien, et non sur le tarif nouveau qui les avait augmentés.

M. de Trudaine, saisi de la demande, l'envoya à l'intendant, M. de Tourny. Celui-ci la transmit, en juillet 1750, aux jurats de Bordeaux et aux directeurs du commerce de Guyenne pour avoir leur avis. Ces avis ne furent pas favorables. Les directeurs du commerce répondirent le 9 juillet que le privilège exclusif portait atteinte à la liberté; et les jurats, le 17, prirent une délibération semblable : M. de Ségur, sous-maire; MM. Roborel de Climens, Barbeguière, Despiau, Pérès-Duvivier, jurats, et Maignol, procureur-syndic, répondirent que les privilèges étaient onéreux au public; que s'ils sont avantageux pour l'établissement d'une manufacture nouvelle, ils ne le sont plus après un long temps et deviennent nuisibles parce qu'ils empêchent la concurrence qui seule peut amener le progrès de l'art; que le privilège Hustin avait eu une durée de trente-cinq ans.

Ferdinand Hustin persista dans sa demande; il obtint la protection de M. de Tourny qui, le 17 avril 1752, envoyait à M. de Trudaine un avis concluant à la continuation du privilège. En conséquence, le 29 juin 1752, des lettres patentes du roi

furent accordées à Hustin, continuant le privilège pour dix ans après l'expiration du délai précédent. La lettre de M. de Tourny constate qu'à sa date il ne s'était établi aucun concurrent, et qu'aucune demande n'avait été faite à cet effet. Ces lettres furent enregistrées au Parlement de Bordeaux le 2 mai 1756.

Ce n'est donc qu'à partir du 1er janvier 1760 que l'industrie de la faïence devint libre, quoique un peu avant cette époque, et en prévision de cette échéance, plusieurs demandes en autorisation aient été adressées à l'intendant. C'est ainsi que dès le 27 octobre 1757 l'intendant, M. de Tourny, consultait les directeurs du commerce au sujet de la création d'une nouvelle manufacture de faïence que sollicitait le sieur Molinier. Denis Molinier, fils d'un potier des environs de Montauban, avait été employé comme peintre décorateur à la fabrique de faïence d'Artus, près Montauban, fondée en 1730 et érigée en manufacture royale en 1739.

C'est à partir du 1er janvier 1760 que purent se créer, en concurrence avec celle d'Hustin, de nouvelles manufactures autorisées peut-être auparavant, mais pour produire à l'expiration du monopole Hustin. C'est ainsi que s'établirent deux faïenceries à Libourne, autorisées en 1758 et 1759; celle de Jean Babut, à Bergerac, en 1759; celles, à Bordeaux, de Denis Molinier, dont nous venons de parler; de Barbot, de Desbats, de Magnon, de Rougé père, de Rougé fils.

En 1764, celle de Sadirac, supprimée en 1744, reprit sa fabrication. En 1773, le sieur Lange, qui avait établi une manufacture de vaisselle de grès à Saint-Omer en 1768, ne trouvant pas dans cette localité de terre convenable et la rencontrant à Bordeaux, demandait à transporter sa fabrication dans cette ville. En 1778, le sieur Garos Torson avait établi une faïencerie à Bayonne; en 1780, nous trouvons celle de Henri Séguin, à Lussac, d'autres à Saintes et à Nérac.

En 1778, le 6 avril, le vétéran de cette industrie à Bordeaux, messire Jacques-Denis-Ferdinand Hustin, écuyer, vint à décéder, à l'âge d'environ quatre-vingt-cinq ans, laissant trois fils qui ne continuèrent point l'exploitation de la manufacture, et une veuve qui la continua. Elle s'était associée avec le contremaître de son mari, Raymond Monsau. Elle mourut en 1782; Raymond Monsau resta seul et fut plus tard remplacé par son frère, Jean-Étienne Monsau, qui a fabriqué jusqu'en 1818.

La fabrication de la faïence à Bordeaux commença en 1715 avec Jacques Hustin, au moment où la vogue se déclarait en faveur de ce genre de poteries. « Tout le monde se mit à la » faïence », disait le duc de Saint-Simon. Elle déclina après les Hustin, remplacée par une mode nouvelle, celle de la porcelaine.

La faïence de Bordeaux n'offre pas de caractère particulier. Les lettres patentes de 1714 semblent indiquer que Jacques Hustin se proposait d'imiter les produits de Hollande, probablement ceux de Delft; mais en réalité il a plutôt imité Moustier, Nevers et surtout Rouen.

Les poteries de Rouen, comme les verres et les bouteilles de Rouen, formaient l'objet d'un grand commerce entre cette ville et Bordeaux. Les registres de l'amirauté mentionnent un grand nombre de navires porteurs de ces marchandises. La fabrique de Bordeaux a dû se conformer aux habitudes prises, au goût déjà formé, et c'est peut-être ce qui explique pourquoi elle a conformé son ornementation au style de Moustier, Nevers et Rouen, non seulement pour la consommation locale, mais pour l'exportation dans les îles françaises d'Amérique, et peut-être aussi ce qui explique pourquoi très peu de pièces sont marquées ou signées.

Nous renvoyons au mémoire du Dr Azam, publié dans le *Bulletin de la Société Archéologique*, les personnes qui désireraient avoir plus de détails sur la valeur artistique des faïences de Bordeaux; nous nous contentons d'indiquer que, dans les peintures, le bleu et le vert sont mal appliqués ou de mauvaise qualité; que le rouge n'existe pas et est remplacé par des nuances qui s'en rapprochent assez mal; que le dessin des fleurs et des guirlandes est généralement élégant et de bon goût; que l'émail est inférieur à celui de Marseille et de Moustier, mais qu'il est habituellement supérieur à celui des pièces ordinaires de Rouen.

Enfin, nous signalons comme spécimen de la fabrication d'Hustin une œuvre de dimension considérable, aujourd'hui visible pour tous, l'horloge de la grande salle de la Bourse.

La fabrique d'Hustin employait soixante-dix à quatre-vingts ouvriers.

On comptait en 1788 sept fabricants de faïence à Bordeaux, et en outre plusieurs marchands.

Toutefois, la fabrication de la faïence, à la fin du XVIIIe siècle,

était en pleine décadence, surtout celle de la faïence peinte et décorée.

La porcelaine allait la remplacer; et cette industrie ne devait être reprise à Bordeaux que par David Johnston, auquel succéda M. Vieillard en 1840.

N° 9. *Porcelaines.*

On fait remonter à plus de deux mille ans avant Jésus-Christ la fabrication de la porcelaine en Chine et au Japon. Ce n'est qu'au commencement du xvi^e siècle que les Portugais et plus tard les Hollandais en apportèrent en Europe quelques échantillons.

Près de deux siècles s'écoulèrent avant que l'industrie européenne essayât d'imiter ce produit. Une des plus grandes causes de ce retard était l'ignorance des matières avec lesquelles ces poteries étaient composées; et plus tard, la difficulté de se procurer ces matières, le kaolin et le feldspath, dont on ne connaissait pas de gisement.

C'est vers 1709 que le Saxon Boëtger découvrait qu'une sorte d'argile très pure provenant de la décomposition du feldspath, c'est-à-dire d'un silicate double d'alumine et de potasse, donnait par la cuisson une poterie dure et incolore telle que la porcelaine du Japon. Le kaolin et ses propriétés étaient découverts.

Ce n'est toutefois qu'au milieu du xviii^e siècle, après de nombreux tâtonnements, qu'on réussit dans plusieurs contrées à faire de la porcelaine : en Saxe, à Frankenthal; à Vienne, à Copenhague, à Munich, à Berlin.

A Sèvres, on fabriquait avec succès ce qu'on a appelé la pâte tendre, mais on cherchait encore inutilement le secret de la pâte dure, lorsqu'on apprit par le Strasbourgeois Hannong, ancien employé à Frankenthal, le secret de composition de cette pâte dure. On s'occupa dès lors de rechercher activement des gisements de kaolin, cette terre étant la base nécessaire de sa fabrication. On en découvrit, en 1765, un gîte aux environs d'Alençon; mais il n'offrit qu'une matière inférieure dont on n'obtenait que des produits imparfaits.

C'est au pharmacien Vilaris, de Bordeaux, qu'est due la découverte du kaolin en France. Il avait reçu de Darnet, assez

pauvre chirurgien de Saint-Yrieix, un échantillon d'une argile blanche et onctueuse, que celui-ci lui apportait comme ayant été employée par sa femme au blanchissage du linge. Darnet soupçonnait-il un autre emploi pour cette matière? Vilaris partit avec lui pour Saint-Yrieix, reconnut le gisement et la qualité de cette argile. Il se mit en rapport avec le ministre Bertin et essaya de tirer parti de cette découverte.

Il ne put y réussir et éprouva divers mécomptes, qui allèrent même jusqu'à voir contester sa découverte, dont d'autres s'attribuèrent le mérite et les profits.

Des documents certains et inédits nous permettent d'établir la vérité sur ce point qui a été très controversé.

Les Archives départementales, série C, n° 1608, contiennent, entre autres documents, une lettre de M. Bertin à l'intendant François de Farges, en date, à Compiègne, du 20 août 1768, dans laquelle nous lisons :

« Monseigneur l'archevêque de Bordeaux m'avait donné la » connaissance d'une terre à porcelaine dont le sieur Vilaris, » de Bordeaux, avait fait la découverte; et les essays que j'en » ai fait faire à la manufacture du roy ayant très bien réussi, » je m'étais déterminé d'acheter du sieur Vilaris le secret de » sa découverte..... Mais à peine suis-je parvenu, par la » médiation de Monseigneur l'archevêque de Bordeaux, à » traiter avec le sieur Vilaris, et lorsque je me proposais » d'envoyer M. Macquer, de l'Académie royale des sciences, » pour reconnaître sur les lieux la terre en question, et s'assurer » que la masse en était suffisante pour fournir aux besoins de » la manufacture, que le sieur Vilaris s'est répandu en propos » indiscrets sur ce traité, et a poussé l'indécence jusqu'à dire » qu'il ne donnerait aucune indication jusqu'à ce qu'il eût » touché la récompense qui lui avait été promise. Ce dernier » trait a mis le comble au mécontentement que j'avais du sieur » Vilaris, et la malhonnêteté de son procédé m'a fait craindre » qu'il ne remplît pas avec fidélité ses engagements. C'est » pourquoi j'ay rompu la convention qui avait été faite avec » lui par la médiation de Monseigneur l'archevêque de » Bordeaux, qui veut bien se charger de le faire dire au sieur » Vilaris. Tout étant entier à cet égard, et ne nous ayant » donné aucune espèce de renseignements, je prends le parti » d'envoyer sur les lieux M. Macquer, de l'Académie royale

» des sciences et commissaire à la manufacture du Roy, pour
» faire les recherches nécessaires à cet objet.

» Je vous prie, Monsieur, de l'aider en tout ce qui pourra
» dépendre de vous et de luy faire faire connaissance avec
» l'ingénieur des ponts et chaussées de votre département,
» qui, par la nature de ses travaux, a une connaissance plus
» particulière des diverses espèces de terres blanches qui
» seraient propres à la porcelaine et des lieux d'où on peut
» les tirer aisément. Peut-être même aura-t-il connaissance
» des recherches que le sieur Vilaris avait faites, et parvien-
» dra-t-il par là à la découverte de sa terre.

» Ce n'est point ici le secret d'un artiste, mais la connais-
» sance d'un local que tout le monde peut avoir comme luy.

» Enfin, je vous serai très obligé des facilités que vous
» procurerez à M. Macquer, et vous prie de luy faire éprouver
» en cette occasion les effets de la protection du Roy.

» Signé : Bertin. »

Et plus bas, de la main du ministre :

« Entendez, Monsieur, qu'il est essentiel que les recherches
» du sieur Macquer soient tenues très secrètes. »

Cette lettre fut remise à l'intendant par Macquer lui-même, qui s'était rendu à Bordeaux.

L'intendant répondit au ministre le 3 septembre, et nous trouvons ce que contenait sa lettre dans la dépêche du ministre Bertin en date du 4 octobre :

« J'ai appris par la lettre que vous m'avez écrite le 3 de ce
» mois que le sieur Vilaris s'est trouvé chez Monseigneur
» l'archevêque de Bordeaux avec M. Macquer, qui vous a dit
» qu'il regrettait, sur l'objet de sa mission, que la négociation
» avec le sieur Vilaris fût rompue ; que vous avez fait sentir
» ses torts au sieur Vilaris, qui s'en remet actuellement à
» ce que vous et Monseigneur l'archevêque de Bordeaux me
» proposerez. Et sur ce que Vilaris vous a dit que ce terrain,
» situé hors de votre généralité, sera au plus de la valeur de
» 3,000 livres, vous pensez qu'il n'y aurait pas d'inconvénients
» à faire faire cette acquisition avant qu'aucune recherche
» préalable ne fasse hausser le prix. Vous ajoutez qu'il serait
» à propos d'en charger le sieur Vilaris lui-même, sur la
» probité de qui l'on peut compter. »

Le ministre se plaint ensuite de la légèreté de Vilaris, du bruit qu'il fait sur cette affaire, de ses indiscrétions. Il faut avant tout, et même avant toute convention à faire avec Vilaris, que celui-ci déclare où est le gisement.

Ces deux lettres indiquent très nettement que Vilaris savait parfaitement quel était l'emploi pour la porcelaine des terres dont il avait remis les échantillons à M^gr de Lussan, archevêque de Bordeaux, et que celui-ci avait transmis à M. Bertin; que les essais faits à Sèvres par Macquer avaient réussi; enfin, que le ministre avait envoyé Macquer à Bordeaux pour essayer de surprendre le secret de Vilaris, et se dispenser ainsi de payer la récompense promise.

Vilaris déclara-t-il à Macquer dans quelle localité se trouvait le gisement, ou celui-ci surprit-il le secret dans les indiscrétions de Vilaris ? Toujours est-il que Macquer se rendit à Saint-Yrieix où existait le kaolin.

Macquer a essayé de s'attribuer le mérite de cette découverte. Dans son traité de chimie, il dit que l'archevêque de Bordeaux lui ayant fait voir plusieurs matières recueillies par Vilaris, habile chimiste et naturaliste de Bordeaux, il reconnut tout aussitôt l'espèce de terre qu'il désirait tant trouver. Mais l'habile chimiste et naturaliste l'avait reconnue bien avant lui, et les essais faits à Sèvres et dont parle le ministre ne laissaient plus de doute possible.

Or ces essais, faits par Macquer lui-même, étaient antérieurs au voyage qu'il fit à Bordeaux et à son entrevue avec M^gr de Lussan.

Le D^r Tournon dit clairement dès cette époque, dans le *Journal de Santé et d'Histoire naturelle*, publié en 1767, que Macquer se vantait à tort.

Alexis Brongniart, dans son *Traité des Arts céramiques*, raconte ces faits avec détails, et ce récit est considéré à Limoges comme l'expression de la vérité; il est confirmé par un des plus considérables représentants de l'industrie céramique dans cette ville, M. Alluaud, qui a eu en mains une volumineuse correspondance de Vilaris. Mais ils ne connaissaient pas les lettres de Bertin confirmant cette tradition.

La manufacture de Sèvres se montra aussi ingrate que l'avaient été le ministre Bertin et le chimiste Macquer envers Darnet et Vilaris.

Le souvenir de Vilaris n'est rappelé à Bordeaux que par un petit buste de lui en porcelaine blanche de Limoges, qui a été fait par le fabricant de Limoges François Baignol. Il a dû être offert à Vilaris lui-même. Ce buste est encore visible place Pey-Berland, nº 7, à la vitrine de M. Marzelles, pharmacien, successeur actuel de l'inventeur du kaolin. La figure a dix-huit centimètres de hauteur.

La manufacture de Sèvres ne profita pas seule de la découverte du kaolin. Les manufactures privées vinrent lui faire concurrence.

Si, au commencement du siècle, tout le monde s'était mis à la faïence, suivant l'expression de Saint-Simon, à la fin du siècle tout le monde se mettait à la porcelaine.

M. Garnier, ancien conservateur du Musée de Sèvres, a fait à Limoges, en 1890, à la session de l'Association française pour l'avancement des sciences, une conférence fort intéressante sur la manufacture royale de Sèvres et les manufactures privées qui luttaient avec elle.

Après la découverte du kaolin et l'acquisition de terrains par la manufacture royale, de la Borde, premier valet de chambre du roi Louis XV, et qui, comme d'ailleurs presque toutes les personnes de l'entourage du roi, était au courant de l'importance de cette découverte, s'empressa, avec le concours de deux de ses amis, Hocquart de Courbouin et Pierre Hannong, de Strasbourg, de former une société pour la fabrication de la porcelaine à Paris. Hannong connaissait parfaitement la fabrication de la porcelaine et avait même été employé à Sèvres. Leur manufacture fut établie, à Paris, au faubourg Saint-Denis. Ils avaient eu la précaution d'acheter à un nommé Borda des terrains à Saint-Yrieix, voisins de ceux achetés par Sèvres et contenant des quantités considérables de kaolin.

La manufacture royale luttait en vain pour le monopole de la porcelaine et réclamait pour sa protection des mesures destinées à empêcher toute concurrence.

Ainsi, dès le 15 février 1766, elle avait obtenu un arrêt qui interdisait aux manufactures particulières de porcelaine de décorer leurs produits autrement que par la peinture en camaïeu, d'appliquer de l'or et de mettre des fonds dé couleur.

Plusieurs fabriques s'étaient établies à Paris, embauchant

des ouvriers ou des artistes de la manufacture de Sèvres. Ces fabricants avaient demandé et obtenu la protection des membres de la famille royale, de la reine Marie-Antoinette, du comte de Provence, du comte d'Artois, du duc d'Angoulême, du duc d'Orléans, du duc de Penthièvre.

D'autres manufactures s'étaient créées à Limoges en 1771, puis à la Seynie près Saint-Yrieix, à Orléans, à Boissette, à Caen.

La manufacture de Limoges, comme les autres, ne prit son développement naturel que lorsque la Révolution eut supprimé les privilèges.

Pendant longtemps, aucun Bordelais ne tenta d'utiliser la découverte de Vilaris. En 1783 seulement, une manufacture de porcelaine fut établie dans les terrains dépendant de l'ancien château de Bordes, en Paludate. Elle avait été montée par le sieur Verneuil, et dura jusqu'en 1793. Ses produits très réputés se vendaient sous le nom et comme porcelaines de Saxe.

On pouvait voir encore en 1856, disait à cette époque l'ingénieur Manès, quelques rares échantillons de cette fabrication dans les magasins de la place Sainte-Colombe, tenus par Moreau, ancien employé de Verneuil.

Suivant M. Manès, Verneuil aurait réussi dès cette époque à opérer avec le charbon de terre la cuisson de ses produits, qui ne pouvait habituellement se faire qu'avec du bois léger et très sec. Nous pensons que rien de sérieux n'indique l'emploi de ce mode de chauffage des fours à porcelaine à cette époque; et si cette question préoccupait déjà et à bon droit quelques fabricants, elle nous paraît n'avoir été résolue avec succès que vers 1856, soit à Bordeaux par M. Vieillard, soit à Limoges par Vital Roux.

### N° 10. *Tissus de laine. Toiles. Cotons. Bonneterie.*

Pendant tout le cours du XVIII^e siècle, nous ne rencontrons, à Bordeaux ou dans les environs, ni manufactures de draps et lainages, de tissus de soie, de chanvre, de lin ou de coton, ni filatures, ni teintures ou impression d'étoffes, ayant une certaine importance pour le commerce intérieur ou pour celui d'exportation.

La consommation locale est desservie en partie, de temps immémorial, par de petits ateliers qui filent, foulent, tondent et drapent les laines, et par d'autres où le tisserand rustique utilise les soirées d'hiver en mettant en œuvre sur son métier informe le chanvre ou le lin filés par les femmes.

La laine des moutons du pays, filée au fuseau, occupait à Bazas, à La Réole, à Sainte-Foy, à Lesparre, à Bordeaux, de petites industries dont la plus importante était à Sainte-Foy.

Sous l'impulsion de Colbert, qui voulait que la France produisît elle-même ses dentelles, ses soieries, ses velours, ses étoffes de laine, de toile et de coton, un assez grand nombre de tentatives avait eu lieu dans la Guienne, comme dans les autres provinces; mais elles ne donnèrent pas d'heureux résultats et furent bientôt abandonnées.

Et cependant les prohibitions qui frappaient les marchandises venant de l'étranger étaient sévèrement maintenues. La contrebande, il est vrai, faisait souvent entrer en fraude ces produits, d'autant plus recherchés qu'ils étaient plus rigoureusement défendus. Les fermiers royaux les faisaient saisir quand ils pouvaient les atteindre. En 1714, en 1738, et à diverses autres reprises, la ferme royale fit saisir des droguets, des camelots, des flanelles, des bas venant d'Angleterre. A diverses fois, en 1716, en 1731, on renouvela les défenses d'introduire et de mettre en vente les mousselines et les tissus de coton venant des Indes, de la Chine et du Levant, à moins qu'elles ne fussent marquées du plomb de la Compagnie des Indes, qui jouissait du privilège exclusif de les apporter et de les vendre en France.

Pour favoriser la consommation des étoffes françaises, une ordonnance royale du 3 juin 1718 allait jusqu'à trouver que les deuils étaient de trop longue durée, ce qui nuisait au commerce des étoffes; elle réduisait la durée des plus grands deuils à six mois, et des autres à proportion.

Les règlements sur les manufactures d'étoffes fixant les dimensions, le poids, le mode de fabrication, les marques à apposer, étaient très nombreux, très minutieux, et à chaque instant rappelés. Leur stricte exécution était surveillée par des inspecteurs. Cependant le Conseil d'État était constamment occupé à réprimer les malfaçons, tantôt celles des draps de Languedoc en 1711, tantôt des étoffes dites *fracs* de Lisieux et

de Normandie (4 février 1716, 18 avril 1719). Un arrêt du 18 mars 1727 prescrivait des assemblées annuelles du commerce pour l'examen des manufactures.

Les étoffes de laine fabriquées dans les environs de Bordeaux étaient des droguets, des capas, des serges, des étamines, des bures, des couvertures grossières.

En 1788, on en vendait à Bazas pour 4,752 livres; à La Réole pour 24,400; à Sainte-Foy pour 45,600; à Libourne pour 1,900; à Lesparre pour 3.800; à Bordeaux pour 10,000. Ensemble 90,452 livres.

A Bordeaux même il n'y avait qu'une fabrique d'étamines avec les laines du pays.

A Périgueux et à Nontron on fabriquait des étamines et du cordeillac.

A Agen on fabriquait des étamines dont la pièce de 45 aunes se vendait de 40 à 45 livres à Toulouse et à Bordeaux. Agen avait aussi des manufactures de serge, de bure, de droguet, de boulange ou grosse serge. On y comptait environ deux cent vingt métiers.

Valence, Montagut, La Roche-Timbaud en occupaient près de cent.

Sainte-Foy, Marmande, Mézin, Nérac, Casteljaloux, Bazas, ensemble de soixante à soixante-dix.

A Mont-de-Marsan, cette industrie était d'une certaine importance. On tissa des droguets avec la chaîne en fil de lin du pays et la trame en laine fine d'Armagnac; avec les laines grossières on fabriquait des couvertures de lit.

Bordeaux tirait encore parti par Bayonne des manufactures de laines et de draps d'Hasparren, dans le pays de Labour, qui existaient de temps immémorial et comptaient plus de quatre cents petits fabricants. Elles employaient les laines du pays basque et de la Navarre, et se refusaient aux nouveaux procédés qu'on voulait leur imposer pour les dimensions et pour l'aunage. En 1756 les ouvriers se révoltèrent à ce sujet. Il fallut un arrêt du Parlement de Pau, en 1770, pour ordonner à l'inspecteur de tenir la main à ce que les fabricants n'introduisissent plus dans le tissu des poils de bœuf, de vache ou de chèvre.

Les petites flanelles, les serges, les étamines de Bayonne, ne venaient que rarement à Bordeaux.

Il n'existait pas à Bordeaux de manufacture de soie. Nous avons bien trouvé qu'en 1759 le sieur Dufau demandait l'autorisation d'en établir une, et que le sieur Seguy faisait la même demande pour Villeneuve.

Il n'existait pas davantage de manufacture de velours. En 1754 Reuillie, de Lyon, qui avait importé cette industrie à Copenhague, puis en Hollande, vint à Bordeaux et demanda l'aide du roi et certains privilèges. Il n'obtint rien pour Bordeaux et l'intendant lui désigna Montauban.

Les industries du fil n'étaient pas plus florissantes dans la province.

Nous ne trouvons plus de traces de la manufacture de dentelles, peu importante d'ailleurs, que nous avons signalée au siècle précédent.

Les chanvres étaient cultivés dans les environs de Bordeaux, surtout à Tonneins, à Aiguillon, au Mas-d'Agenais et dans le voisinage d'Agen. L'exportation en nature en était défendue. Bordeaux recevait quelquefois des chanvres de Bretagne, d'Espagne et du nord de l'Europe.

Les chanvres reçus du haut pays formaient une moyenne de 12,000 quintaux dont la valeur variait de 18 à 22 livres le quintal.

En 1784 cette quantité avait augmenté. Il existait alors à Bordeaux 24 corderies qui fabriquaient les câbles et cordages nécessaires au gréement des navires, ainsi que les cordages pour les colonies qui formaient un article important. Le produit en temps de paix était estimé s'élever à 4 millions de livres. Cette fabrication occupait environ 400 ouvriers.

Le lin était cultivé dans la province en moins grande quantité que le chanvre. Le commerce exportait, venant du Périgord par Libourne, ou venant du Languedoc, une assez forte quantité de graine de lin pour la Hollande. Le fil de lin était moins employé que le fil de chanvre par les petites fabriques locales de tissus.

Comme les étoffes de laines, les toiles se vendaient à l'aune dont les dimensions étaient fixes; mais la longueur en aunes des pièces d'étoffe n'avait rien d'uniforme et variait avec les usages locaux ainsi que la *laize*.

Une mémoire de 1788 aux archives de l'Intendance porte les prix à 15, 22 et 40 sous suivant qualité pour l'aune de toile de

chanvre; à 1 liv. 10 sous, 1 liv. 15 sous et 2 liv. 10 sous pour l'aune de toile de lin.

D'après ce mémoire :

La subdélégation de Bazas fabriquait, année commune, la quantité de ............. 4.080 pièces, valant 150.960[1]

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Celle de La Réole.... | 80 | » | » | 3.000 |
| » de Sainte-Foy... | 7.200 | » | » | 324.000 |
| » de Blaye....... | 100 | » | » | 4.500 |
| » de Lesparre.... | 150 | » | » | 5.400 |
| » de Bordeaux.... | 1.200 | » | » | 54.000 |
| Ensemble... | 12.810 | pièces, | valant | 541.860[1] |

Il était défendu d'introduire en France aucune sorte de toile de fil teinte ou peinte. Cependant la fraude réussissait souvent à en introduire. Ces toiles étaient coupées et brûlées quand on parvenait à les saisir.

L'impression et la teinture des étoffes, soies, laines et toiles, étaient l'objet de monopoles, et il n'était pas permis aux tisseurs de colorer leurs produits. On agita en 1750 la question de savoir s'il était utile ou contraire aux intérêts du commerce d'autoriser l'impression et la teinture des étoffes. La question parut très problématique au Conseil général du commerce siégeant à Paris. Il penchait pour l'interdiction du commerce libre et pour l'attribution du monopole à des fabriques privilégiées. Cependant l'usage de la liberté existait dans quelques localités. « Comme il est toujours très dangereux de » révoquer des lois anciennes, dit le Conseil, lesquelles permet- » taient cette peinture et cette teinture », le Conseil fit une distinction entre les toiles peintes et les toiles teintes ; il accorda en outre des permissions dans les ports de mer pour teindre et imprimer des étoffes à destination de Guinée et de l'étranger.

Cela donna lieu à quelques fraudes ; et en 1760 quelques fabricants se plaignirent que des marchands de Montpellier avaient introduit à Bordeaux, comme provenant de la fabrication française d'Orange, des toiles peintes qu'ils avaient achetées en Suisse par grandes quantités pour les vendre à la foire de Bordeaux.

Les fabriques d'étoffes de coton étaient peu nombreuses dans les environs de Bordeaux. Il en existait à Périgueux et à Montignac.

L'introduction des cotons filés venant de l'étranger était soumise à une taxe de 20 livres par quintal.

Le sieur Risteau avait établi, en 1757, une manufacture d'indiennes à Bordeaux; il avait fait venir de Rouen plusieurs rouets et quelques ouvriers.

Les articles de bonneterie comptaient à Bordeaux douze petits fabricants qui faisaient principalement des bas de soie, de laine, de fil et de coton.

L'état général de l'industrie des tissus dans le Bordelais a été l'objet de divers rapports des inspecteurs des manufactures. Les Archives de la Gironde ont conservé plusieurs de ces rapports; elles nous ont conservé aussi quelques échantillons très curieux des étoffes de bure, de droguet, d'étamine, de cordeillac, de cadix, de capas et de diverses autres étoffes de laine, de fil et de coton, des manufactures de la généralité de Bordeaux.

Parmi ces rapports nous avons étudié celui du 5 octobre 1762; celui de l'inspecteur Holker adressé à M. de Trudaine en 1764; celui de M. d'Orgemont en 1765; et enfin un rapport daté de 1788.

Celui de M. Holker nous fournit des détails intéressants sur les manufactures et sur l'agriculture des contrées qu'il avait visitées pendant un voyage d'inspection de Montauban à Bordeaux.

A Bordeaux, dit ce rapport, il n'y a pas de manufactures; mais elles ne sont pas utiles à cette ville, à laquelle suffit son commerce.

De Montauban à Bordeaux il y a beaucoup de petites villes, des campagnes offrant des terrains fertiles, mais habitées par des paysans pauvres. Ils cultivent le lin et le chanvre, et le filent pendant les soirées d'hiver. Ils filent à la quenouille et non au rouet, qui donnerait six à sept fois plus de rapidité et un fil plus fin. Ils peuvent gagner 2 sous 6 deniers par jour. Il faut faire venir quelques fileuses de Flandre pour apprendre à ces paysans à filer au rouet.

Entre Montauban et Bordeaux, il n'y a pas de prairies artificielles; on n'y élève pas de bétail. Aussi les négociants de Bordeaux sont-ils obligés d'aller chercher en Irlande le bœuf salé nécessaire pour nos colonies et notre marine. Il faudrait faire venir quelques propriétaires et quelques fermiers

irlandais. On pourrait déterminer à cette colonisation quelques gentilshommes irlandais catholiques, qui quittent leur patrie en grand nombre pour éviter les persécutions religieuses.

On rencontre très peu de moutons, et ceux qui existent, mal nourris et mal tenus, comme en Languedoc, ne donnent qu'une laine de qualité inférieure.

A Périgueux, la filature et la manufacture sont dans de mauvaises conditions ; on est obligé de faire venir le fil de Hollande.

A Montignac, M. l'intendant Boutin a fait établir une manufacture de coton ; mais là, comme à Périgueux, il faudrait faire venir des ouvriers normands de Rouen.

Entre Périgueux et Montignac, le pays est peu peuplé. On peut aller pendant toute une lieue sans trouver une seule maison. Si l'on gagne 25 à 30 sols par semaine, on se croit fort heureux. Le voyageur rencontre beaucoup de communaux, terres incultes, qu'il faudrait changer en pâturages pour les moutons.

Les terres de la Dordogne jusqu'à Libourne sont excellentes et produiraient de la garance aussi bonne que celle que l'on tire de Flandre, et l'argent ne sortirait pas du royaume. L'inspecteur propose d'allouer une gratification de 20 livres par millier de garance à l'état sec, afin d'encourager cette culture.

En vain l'administration faisait-elle exécuter rigoureusement les règlements sur la fabrication des étoffes. En vain les étoffes défectueuses étaient-elles, en vertu d'un arrêt de 1733, saisies et coupées. L'administration, se méfiant de la trop grande indulgence que pouvaient apporter les magistrats municipaux dans leurs fonctions de police, avait obtenu, le 10 décembre 1737, un arrêt du Conseil qui enlevait au maire et aux jurats de Bordeaux la connaissance des jugements concernant les saisies des objets manufacturés. Cet arrêt fut renouvelé à la date du 3 décembre 1743, et une ordonnance de M. Orry, contrôleur général, attribua désormais à l'intendant la police des manufactures.

Les règlements étaient impuissants.

Les faveurs les plus marquées, les subventions et le concours financier de l'État, n'obtenaient pas plus de succès. L'administration alla jusqu'à s'intéresser dans la fabrication, à acheter

les matières premières, à faire elle-même la manutention; elle ne parvenait à vendre ses produits qu'à perte. C'est ainsi que, après avoir acheté, pour les relever, les fabriques de Montignac, de Sarlat et d'Eymet, elle fut heureuse de les transmettre aux Gradis, riches négociants de Bordeaux.

Les produits étaient défectueux au point que l'inspecteur général d'Orgemont écrivait le 19 novembre 1765 : « Il n'est » ni catholique, ni juif ni protestant, drapier et toilier, à qui » je n'aye fait voir toutes les toiles de la fabrique de Montignac, » et pas un ne m'en a encore voulu donner aucun prix, même » en lâchant la main. »

Il n'était pas possible, malgré la minutieuse précision des ordonnances pour le poids, les dimensions, le nombre et la disposition des fils, d'obtenir avec les laines grossières du mouton des landes, avec la filature à la quenouille et au fuseau, des lainages comme ceux d'Amiens et du Nord; des toiles comme celles d'Anjou et de Bretagne; des tissus de coton comme ceux de Rouen. Ne valait-il pas mieux, dans l'intérêt général lui-même, renoncer à poursuivre un type de perfection impossible à réaliser d'une manière uniforme dans toutes les manufactures du royaume, et permettre à chacune d'elles de travailler dans les conditions naturelles que lui faisait sa situation locale?

N'était-il pas sage et utile de permettre à des fabricants peu habiles, dépourvus de capitaux, travaillant sur des matières premières de qualité inférieure, de produire des étoffes moins bien faites, plus grossières, mais dont le débouché commercial était assuré et consacré par de longues habitudes? En un mot, devait-on poursuivre l'exécution rigoureuse des règlements ou permettre la liberté de fabrication, ou tout au moins adopter un régime intermédiaire entre la réglementation absolue et la liberté indéfinie? Telles étaient les questions soumises, le 28 février 1778, par le ministre Necker, à l'intendant et à la Chambre de commerce de Bordeaux.

La Chambre fut d'avis que les règlements, dressés du temps de Colbert, étaient surannés et d'ailleurs inapplicables à la province; et que, sans accorder une liberté illimitée, il fallait permettre aux fabricants de profiter des progrès qu'avait faits l'industrie et de modifier leurs procédés.

L'industrie locale ne fournissant pas au commerce bordelais

les étoffes dont il avait besoin, celui-ci recevait, pendant les foires, les articles venant des autres provinces de France et ceux qu'il était permis de recevoir de l'étranger.

Les archives de la Chambre nous fournissent à cet égard quelques renseignements.

Les soieries, velours et draperies provenaient d'Abbeville, Amiens, Beauvais, Bonestable, Carcassonne, Cahors, Elbeuf, Darnetal, Gévaudan, Lille, Limoux, Lodève, Louviers, Lyon, Le Mans, Mazamet, Montauban, Montpellier, Orléans, Oloron, Orthez, Pau, Préchat, Reims, Rouen, Saint-Geniès, Sedan, Thiers et Xaintes; et, pour l'étranger, de la Valteline et du Tyrol.

L'apport de Lyon pour les soieries était en 1775 d'une valeur de 486,028 livres; celui de Nîmes, 130,000 livres; Paris, Rouen et Tours, ensemble, 21,600 livres.

Les toileries venaient d'Amiens, Angers, Beaujolais, Ath, Castres, Cholet, Château-Gontier, Lorient pour la Compagnie des Indes, Jouy, Landerneau, Laval, Lille, Lyon, Mayenne, Montpellier, Nantes, Orléans, Rouen, Reims, Rennes, Saumur, Saint-Symphorien, Saint-Lô, Saint-Quentin, Troyes, Toulouse, Valence, Valenciennes, Xaintes; et pour l'étranger de Brême, Courtrai, Gand, Hambourg, la Hollande, la Hesse, la Russie, la Silésie, la Suisse, Ypres.

Voici le résumé de l'état des draperies, soieries, toileries et bonneteries apportées en foire de 1774 à 1782 :

| ANNÉES | PIÈCES DE | | | DOUZAINES — | VALEURS TOTALES |
|---|---|---|---|---|---|
| | Soieries | Draperies | Toileries | Bonneterie | en livres |
| 1774..... | 3.958 | 23.232 | 91.606 | 13.357 | 5.678.014 |
| 1775..... | 2.481 | 20.234 | 68.486 | 10.487 | 4.676.254 |
| 1776..... | 2.958 | 18.644 | 69.691 | 10.608 | 4.780.770 |
| 1778..... | 3.583 | 22.689 | 77.129 | 9.259 | 5.733.444 |
| 1779..... | 4.659 | 23.331 | 74.992 | 8.278 | 5.529.474 |
| 1780..... | 4.802 | 29.267 | 79.629 | 8.925 | 6.758.474 |
| 1781.... | 4.883 | 27.419 | 101.694 | 6.520 | 7.336.948 |
| Totaux... | 27.324 | 164.816 | 563.227 | 67.434 | 40.493.378 |
| Moyennes. | 3.903 | 23.545 | 80.461 | 9.633 | 5.784.768 |

N° 11. *Constructions navales.*

La guerre maritime, qui dura de 1672 à la paix de Nimègue en 1679; qui recommença en 1690 jusqu'à la paix de Riswick en 1697, et reprit de plus belle de 1701 à 1713 jusqu'à la paix d'Utrecht, fut aussi défavorable au commerce des colonies qu'à la construction des navires pour cette navigation.

L'ordonnance de la marine d'août 1681, livre II, « Des gens » et bâtiments de mer », titre IX, « Des charpentiers et calfac- » teurs », s'était occupée des constructeurs ou charpentiers de navires, et les avait compris parmi les assujettis au service des classes de la marine.

Il est inutile d'entrer dans le détail des obligations qui leur étaient imposées; il nous suffit de faire remarquer que cette situation était incompatible avec l'organisation qui permettait aux autres catégories des arts et métiers, par exemple aux charpentiers de haute futaie, de se constituer en communauté particulière.

Les charpentiers de navires ne formaient donc point une corporation érigée avec maîtres, compagnons et apprentis.

Ils essayèrent d'obtenir cette organisation, et à cet effet adressèrent leur requête aux jurats en 1716. Les jurats communiquèrent à la Chambre de commerce de Guienne le projet des statuts. Le rapport, adopté par la Chambre, repoussa la demande et le projet des statuts que les charpentiers de navires, disait-il, avaient la *hardiesse* de proposer, alors qu'ils n'étaient que des ouvriers sans instruction dont la majeure partie ne savait ni lire ni écrire, et dont pas un seul ne connaissait les règles et les proportions de la construction d'un navire; que d'ailleurs ils figuraient tous sur les rôles des classes et dépendaient des commissaires de la marine, qui pouvaient les embarquer au premier ordre du ministre.

Cette industrie paraissait encore peu importante vers 1730. Un mémoire sur la construction des vaisseaux, dressé à cette époque, et qui se trouve à la suite du Mémoire sur le commerce en 1730, et déposé aux Archives de la Gironde, en fait foi : « On construit peu à Bordeaux, dit-il; la rareté du bois dans » cette province et sa cherté engagent les négociants de faire

» acheter des vaisseaux tout fabriqués dans les ports de France,
» et surtout en Angleterre et en Hollande, où ils les ont à
» meilleur marché que s'ils les faisaient construire dans ce
» port. »

Peu d'années après, les constructeurs de navires ne constituaient point une corporation, ni même une communauté. Ils n'avaient point de statuts, de cotisation, de revenus ni de dépenses communes ; ils n'avaient ni bayles, ni jurés, ni compagnons. Mais ils étaient reçus maîtres sans que le nombre en fût limité. L'enquête faite à leur sujet en 1762 constate que le droit de maîtrise était gratuit ; que pour être reçu maître il suffisait d'un certificat de capacité délivré par un constructeur du roi, après avoir dressé devant lui plusieurs plans pour des navires à l'usage du commerce, et avoir subi devant un ingénieur un examen sur les proportions géométriques dont le candidat s'était servi pour élever son plan. Sur le certificat du constructeur du roi, le commissaire de marine plaçait le candidat au nombre des maîtres constructeurs. Les fils ou gendres de maîtres, ou ceux qui avaient épousé leurs veuves, n'avaient aucun privilège, et on ne faisait aucune différence entre les habitants de la ville et les étrangers.

Ils étaient alors au nombre de trente-huit maîtres ou veuves, avec soixante-quatre apprentis, et des ouvriers soumis aux classes, mais n'étant pas compagnons.

Ils construisaient navires, barques, chaloupes, canots et tous autres bâtiments à naviguer ; les refondaient et radoubaient ; vendaient tous bois propres à la construction et au radoub.

Après 1730, le commerce des colonies et la construction des navires prirent un développement considérable, surtout après la paix d'Aix-la-Chapelle en 1748.

En 1754, il fut lancé 14 navires, construits par Jean Fénelon et Fénelon fils, Bernard Tauzin, Jacques Tauzin, Jacques et Pierre Poitevin, J. Roy, Raymond Tranchard, Pierre Meynard, Yzard et Gélineau fils. Le *Colibri* avait 70 tonneaux pour Isaac Couturier ; presque tous les autres navires étaient de 200 à 300 tonneaux, sauf un de 600 pour la Compagnie royale d'Espagne. Les armateurs étaient : Philippe Neyrac, Tenet, Bertin, Féger, Lafosse, Guilhou, Doumerc et Rozier, Jaure, Aquard fils, Houalle, Ménoire. Le tonnage total s'élevait à 3,640 tonneaux.

En 1755, 16 navires. Le plus faible a 34 tonneaux; la *Jeune-Anne*, 76; trois ont 150 tonneaux; les autres, de 240 à 300; le plus fort, 480 tonneaux. Ensemble : 3,722 tonneaux.

En 1756, la guerre est déclarée à l'Angeterre, et Bordeaux ne construit que 6 navires de 200 à 300 tonneaux.

En 1757, malgré la guerre, il y a un mouvement considérable : 16 navires sortent des chantiers. Plusieurs sont des corsaires armés en guerre : le *Comte-d'Hérouville*, portant 16 canons de 8 livres de balles et 3 pierriers ; le *Prévôt-de-Paris*, et la frégate *la Rostane*, de 24 canons chacun ; la frégate *le Marquis-de-Marigny*, aussi de 24 canons ; celle *le Prince-de-Soubise*, 20 canons, et deux frégates de 26 canons, non encore nommées. Le *Comte-de-Saint-Florentin* a 50 canons et deux batteries. Il est armé par la Compagnie d'assurances de Bordeaux ; les autres corsaires le sont par Dupeyrat et Moras, Lacaussade et Fresquet, Geneste et Joyeux, Perdrigon et Prioreau, Girard. Les huit navires marchands jaugent ensemble 1,820 tonneaux.

En 1758, 10 navires. Ensémble 2,654 tonneaux.

L'année 1759 nous donne 12 navires jaugeant 4,090 tonneaux. un navire jauge 500 tonneaux, un autre 450 tonneaux, deux autres 400.

En 1760, 14 navires dont 2 d'une jauge de 400 tonneaux. Ensemble : 3,740 tonneaux.

En 1761, nous comptons 12 navires de 3,395 tonneaux de jauge. Deux nouveaux constructeurs, Simon Gélineau fils et André Pichon ou Bichon.

En 1762, il n'y a que 8 navires et 2,220 tonneaux de jauge. Nous signalons trois nouveaux constructeurs : Antonio Altuna, Raymond Franchard et Laurent Duluc, et les armateurs André Lemarchand, Laffon de Ladebat et Boyer-Fonfrède.

En 1763, dès le 10 février, la paix est signée avec l'Angleterre. C'est la paix qui fut appelée « la honteuse », et qui nous enlevait le Canada, une partie de la Louisiane et d'autres colonies.

Le commerce avait fait des pertes énormes; la plus grande partie de ses navires avaient été capturés. L'aurore de la paix souriait; cette paix devait durer quinze ans; et ce fut une période féconde pour le commerce de Bordeaux en Guinée, aux Antilles et particulièrement à Saint-Domingue.

En 1763, il fut lancé 22 navires, jaugeant 5,250 tonneaux. Nous voyons des noms nouveaux de constructeurs : Pierre

Bichon, P. Bouluguet, E. Detcheverry; et parmi les armateurs, ceux de Foussat, Mathieu aîné, Draveman, Féger, Guilhou, Dubergier, Borie, Tenet et Duffour. Un de ces navires, le *Bordelais*, était construit pour compte du roi.

Nous donnons, pour être plus bref, le tableau des lancements de navires effectués de 1763 à 1778, avec quelques indications relatives aux nouveaux constructeurs et aux principaux armateurs.

| Années. | Navires. | Tonnage. |
|---|---|---|
| 1763 | 22 | 5.250 |
| 1764 | 26 | 7.810 |
| 1765 | 12 | 3.143 |
| 1766 | 22 | 4.255 |
| 1767 | 13 | 3.832 |
| 1768 | 15 | 3.980 |
| 1769 | 16 | 4.090 |
| 1770 | 12 | 3.750 |
| 1771 | 14 | 3.945 |
| 1772 | 19 | 6.450 |
| 1773 | 14 | 4.070 |
| 1774 | 13 | 4.370 |
| 1775 | 14 | 5.320 |
| 1776 | 21 | 8.520 |
| 1777 | 12 | 5.880 |
| Totaux | 245 | 74.665 |

Ce qui nous donne une moyenne annuelle de 16 navires et de 5,000 tonneaux.

Pour les nouveaux constructeurs, nous citerons, en 1766, Guibert et J. Labitte; en 1768, Joseph Latus; en 1772, Gibert; en 1773, Antoine Courau; en 1778, Thiac et Sage. Les Poitevin, Gélineau, Fénelon, Julien, Bouluguet, Castaignet, Videau, Brassas, leurs fils ou leurs veuves, continuent.

Nous nommons les principaux armateurs dans l'ordre des dates où nous les rencontrons, et nous ne les nommons qu'une fois : David Gradis, Bonafé, Ravesies et Leysson, Bethman et Meinicken, Simon Jauge, Lemarchand, Lartigue, Aquart, Carrié, Laffon de Ladebat, Féger frères, Lafon aîné, Vignes, La Sabathie, Benoît, Raby, Dusolier Lagrange, Ménoire, Kater

frères, Virazel et Ducos, Lavau, Duffourq et fils, Bourgès fils, Neyrac, Lassus, Feuillerade, Dubergier frères, Baour frères, Tétard et Cie, Couturier, Bethman et Desclaux, Gouteyron et Lemoyne, Lamalétie, G. Dubois, Raphaël Mendès, Fénelon frères, Mercier, Draveman, Chevalier, Mathieu, Ve Loste, Clarke, Tarteyron aîné, Jacob, Léris frères, Seignouret, Troplong, Brunaud, Frigier et Barthès, Suau, Tenet, Tanays, Donat, Labatut, Sagéran et Gauthier, Pérès Duvivier, Alexis Bonniot, Camescasse, Gradis et fils, Gradis neveu, Boyer frères, Boos frères, Labat de Sérène, Lys, Olanié, Alquier, Alary, Peychaud, Desclaux de Latanne, Loubery, Letellier frères, Pedesclaux, Brun, Delap.

Le 6 février 1778, la France signait un traité de paix et de commerce avec la jeune république des États-Unis d'Amérique et le signifiait le 13 mars à l'Angleterre, ce qui entraînait la guerre. Les Anglais n'avaient d'ailleurs pas attendu la déclaration de guerre pour commencer les hostilités.

Un instant arrêtée au moment de la guerre, la construction navale ne tarda pas à prendre un développement considérable. Nous n'avons pas rencontré de documents postérieurs à 1782, et nous ne pouvons donner de chiffres exacts que jusqu'à cette date :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1778...... | 7 | navires | 1.875 | tonneaux. |
| 1779...... | 24 | — | 5.485 | — |
| 1780...... | 17 | — | 4.760 | — |
| 1781...... | 34 | — | 16.800 | — |
| 1782...... | 33 | — | 16.130 | — |

Ce sont les mêmes constructeurs que les années précédentes. Aux noms des armateurs déjà cités, nous joignons ceux de Cochon, Troplong, Lardin et Pérès, Lamothe et Lajard, Dutasta, Princeteau, Lafitte-Dupont, Alauze fils et Cie, Bontemps, Eymond frères, Bonaventure Journu, Pons et Cie, Taillasson, Ganseford, Dussumier et Lacaze, Changeur jeune, Royé, Colk Ferrière et Cie.

Il serait intéressant de donner la description du mode de construction adopté par les maîtres pour les navires de Bordeaux; contentons-nous de dire que ces navires avaient une grande réputation pour leurs qualités nautiques et pour leur élégance.

N° 12. *Brais. Résines. Goudrons. Térébenthines.*

Les produits du pin maritime donnent lieu à une industrie qui les prépare pour divers usages de la navigation. Ils servent au calfatage des navires, à la conservation des cordages et des bois, à la peinture. Aussi avons-nous vu les efforts de Colbert pour propager cette industrie dans les landes et les forêts situées près de Bordeaux.

Ces produits paraissaient si utiles à la France qu'il avait été jugé nécessaire de ne pas les fournir à l'étranger, mais au contraire de les recevoir de lui. Le brai avait été compris le 16 juillet 1707 parmi les marchandises dont le commerce international était permis, même en temps de guerre; les négociants de Bordeaux avaient la faculté de le faire venir non seulement des pays neutres, de Suède et de Danemark, de Hambourg, Brême et Lubeck, mais aussi de la Hollande, pays ennemi.

Déjà l'année précédente l'intendant M. de la Bourdonnaye avait demandé au Conseil du commerce s'il était prudent de permettre la sortie du brai sec « au risque de faciliter » aux ennemis la possibilité de caréner leurs vaisseaux en » Portugal ». On fit remarquer que le Nord fournissait cette denrée en très grande quantité; que même en France, à Dunkerque, on s'en pourvoyait parce qu'elle était de meilleure qualité que celle des landes; que d'un autre côté les habitants des landes n'avaient guère pour ressource que la fabrication de cette matière, dont l'abondance était très grande, et dont la cessation de fabrique et de culture serait à craindre si on ne leur permettait pas une libre sortie. L'exportation du brai fut donc permise sous certaines conditions, ainsi que celle de la résine et de la térébenthine.

L'hiver rigoureux de 1709, qui avait détruit les vignes, fit périr une grande quantité de pins, et le prix des produits résineux augmenta avec leur rareté. Il fut alors défendu d'exporter ces matières en Hollande et dans le Nord, mais le marché espagnol leur resta ouvert. Les désastres de 1709 n'étaient pas encore réparés en 1714, et il fut fait défense générale, à peine de 3,000 livres d'amende, d'exporter du brai, de la résine et de la térébenthine. Cela dura jusqu'en 1717. A

cette époque se produisit le mouvement contraire, l'abondance du produit. On reprit les dispositions de l'arrêt du Conseil du 6 septembre 1701, autorisant la sortie des brais français, et prohibant l'entrée des étrangers.

Outre les usages maritimes du brai sec, qui servait à enduire la coque et les cordages du navire, et du brai gras qui servait aux étoupes pour le calfatage, on retirait encore de la résine, par distillation, les térébenthines, et les résidus servaient à faire des torches et des sortes de chandelles rustiques.

L'essence de térébenthine avait été dans le commencement du siècle un des articles d'exportation pour le commerce avec la Hollande; mais les Hollandais se pourvurent en Angleterre lorsque celle-ci commença à exploiter les forêts de pins de ses colonies de Boston et de Philadelphie.

Les chandelles de résine étaient très employées en Bretagne et en Normandie. Bordeaux chargeait pour Nantes et Rouen environ 60,000 quintaux, à 7 livres le quintal, formant 420,000 livres par an.

Le brai se vendait habituellement de 7 à 8 livres le quintal. Bordeaux en recevait annuellement de Hollande, venant du Nord, environ 10,000 quintaux.

Vers la fin du siècle, le commerce des matières résineuses n'était soumis à aucune restriction, soit à l'entrée, soit à la sortie.

### Nº 13. *Métallurgie. Forges. Fonderies. Outils aratoires.*

Les ouvriers de Bordeaux, taillandiers, serruriers, forgerons, cloutiers, maréchaux ferrants, employaient suivant les besoins de leurs industries les fers du Périgord et ceux des Landes, et quelques fers étrangers, principalement ceux d'Espagne et de Suède, qui entraient librement.

Les minerais de fer sont répandus en gîtes assez nombreux dans la contrée qui avoisine Bordeaux, et de temps immémorial l'industrie métallurgique les a soumis à une exploitation très fractionnée, irrégulière et intermittente. Parmi ces minerais, de nature assez variée, il faut distinguer les fers hydroxydés qui forment des minières multipliées dans le Périgord et dans

les landes, et les fers carbonatés du bassin de l'Aveyron, aujourd'hui mis en œuvre à Aubin et à Decazeville.

Les usines du Périgord et des landes employaient presque exclusivement le bois pour la fabrication de la fonte et du fer; celles du Rouergue se servaient de la houille, qu'elles avaient à proximité; celles des Pyrénées convertissaient directement le minerai en fer malléable par l'emploi du charbon de bois.

Nous avons dit plus haut que les fers étrangers entraient librement à Bordeaux au commencement du XVIIIe siècle. Mais vers cette époque diverses tentatives furent faites pour que l'entrée de ces fers fût prohibée, ou du moins soumise à des droits restrictifs.

Les maîtres de forges établis à une certaine proximité de Bordeaux désiraient obtenir le monopole exclusif du marché de cette ville qui, outre la consommation locale des usages domestiques, faisait un grand emploi du fer pour la navigation et pour le commerce des colonies; mais comme les fers qu'ils produisaient étaient inférieurs en qualité à ceux de l'étranger, et que d'ailleurs ils ne pouvaient les livrer qu'à un prix plus élevé, ils demandaient, sinon la prohibition de ceux-ci, du moins l'établissement d'un droit de douane assez élevé pour les écarter du marché.

D'autre part, les fermiers du domaine royal formulaient dès 1732 la même demande, prétendant que le droit de marque des fers étrangers produirait un bénéfice à la ferme et au trésor. Ils s'adressaient au Conseil du roi, faisant valoir que ces fers étrangers n'étaient pas de meilleure qualité que ceux français et ne se vendaient pas à meilleur marché; que si, d'ailleurs, le droit à établir en diminuait l'importation, ce serait à l'avantage des marchands de fers français, ce qui amènerait ceux-ci à perfectionner leur fabrication.

La Chambre de commerce de Guienne répondait : « Que le
» prix des fers étrangers hausserait nécessairement quand ils
» seraient assujettis à un droit de marque à l'entrée; qu'ils se
» vendaient actuellement 4 à 5 livres de moins que les fers
» français; et que le prix de ceux-ci ne tarderait pas lui-même
» à hausser quand ils seraient maîtres du marché; que d'ailleurs
» le fer étranger qu'on recevait à Bordeaux était l'objet d'un
» commerce considérable, et qu'il était d'une qualité impossible
» à obtenir dans nos forges. Le fer d'Espagne, disait-elle, est

» bien préférable à ceux fabriqués dans le royaume; les fers
» de Suède et de Norwège surpassent tous les autres. Ces faits
» sont proclamés par les Anglais, par les Hollandais, par tous
» les négociants des villes maritimes. Les fers de Bretagne et
» d'Anjou peuvent être, il est vrai, employés pour la clouterie;
» mais ils ne peuvent être comparés à ceux d'Espagne, de
» Suède et de Norwège. »

La ferme ne se tint pas pour battue. En 1736 elle revint à la charge, cette fois avec le concours direct des maîtres de forges, surtout de ceux du Périgord qui se plaignaient du peu de consommation que Bordeaux faisait de leurs fers; et aussi avec le concours des maîtres de forges du Berry, et des négociants d'Angers, qui ne trouvaient pas à écouler les fers du Berry, à cause de la préférence accordée aux fers étrangers.

La Chambre de commerce de Bordeaux répondait que cette préférence était méritée non seulement par le prix moins élevé de ces fers, mais encore parce qu'ils se prêtaient mieux aux usages économiques et maritimes.

En 1771, les maîtres de forges du Périgord, unis à quelques autres, renouvelèrent leurs doléances sur la quantité de fers étrangers qui entrait dans le royaume, et sur ce qu'on les préférait aux fers nationaux. Ils demandaient que l'entrée de ces fers fût prohibée, ou du moins frappée de droits très élevés. Ils avaient un appui considérable dans le ministre Bertin, propriétaire des forges d'Ans en Périgord.

Le contrôleur général demanda un état des forges du Périgord.

Cet état, daté du 11 avril 1771, nous paraît utile à connaître.

Dans la subdélégation de Périgueux, il avait existé dix forges. La contrée fournissait le minerai et le bois. La Vezère et la Dordogne favorisaient les transports pour le Limousin, la Saintonge et surtout le port de Bordeaux qui était leur principal débouché. Mais la rareté et la cherté des bois avait fait fermer plusieurs de ces établissements. Les forges de Miremont, appartenant au duc de Mortemart, et celles de Souffron, au sieur Rey, de Cadillac, étaient fermées depuis près de quarante ans; celles de Lortal et de Plazat, au marquis de Rastignac, avaient éteint leurs feux depuis quinze ans; celle du Bugue, au marquis de Saint-Alvère, depuis quatre ans.

Plusieurs, comme la forge d'Ans, au ministre Bertin,

s'étaient principalement livrées à la fabrication des canons, et restaient sans commandes depuis la paix de 1763. Celle de Fozelier, à M. de Menou, fabriquait encore quelques poteries de fer que les négociants de Bordeaux achetaient pour les colonies. Les forges d'Aulias, à M. de l'Isle, et d'Excideuil, à MM. de Mallet, produisaient encore 50 milliers par an.

Dans les quatre forges du Sarladais, la Mouline et Pontandié à M. Laulanié, Beynac à M. de la Roche-Beaumont, et les Eysies, à M. de Campagne, on fabriquait des poteries, des plaques de cheminée, des grils. On y forgeait autrefois des boulets. Ces forges manquaient souvent d'aliment parce que le minerai est épars à la surface du sol.

La rareté du bois et la cherté de son transport interrompaient souvent, quelquefois pour dix ans, le temps de laisser pousser une nouvelle coupe, les forges de Montclar et de Saint-Mamet, près Bergerac.

Dans les environs de Thiviers le fer était très abondant, mais les procédés d'extraction et de fusion très grossiers. Le manque de bois s'y faisait aussi sentir. Pour s'approvisionner de combustible on laissait quelquefois un intervalle de quinze mois entre deux fondages. Vingt-deux forges, de peu d'importance, produisaient de 40,000 à 60,000 livres de fer, et de 150,000 à 180,000 livres de fonte.

Le groupe des vingt-cinq ateliers de Nontron était plus favorisé pour le bois. Mais on négligeait de renouveler les plantations et les bois de châtaigniers s'épuisaient. Il existait près de Montflanquin deux forges, qui souvent manquaient d'eau, quatre près de Villeneuve, qui ne travaillaient que tous les trois ou quatre ans, à cause de la rareté du bois. Elles produisaient des outils aratoires estimés.

La forge de Saint-Jean, près Nérac, travaillait un an, et employait une autre année pour s'approvisionner de bois et de minerai.

La fonte valait, en 1771, à la forge, cinq livres le quintal; le fer battu valait 25 livres; et la quincaillerie, poterie de fer pour Bordeaux, les îles et l'Espagne, 15 livres le quintal.

L'infériorité des fers du pays sur les fers étrangers dépendait non seulement de la mauvaise qualité du minerai, mais souvent des conditions déplorables où se trouvait l'exploitation, ainsi que de l'imperfection des procédés.

Nous terminons ce qui a rapport à l'industrie du fer en indiquant qu'il existait à Bordeaux, dans la grande rue Saint-Jean, une fonderie qui fabriquait des chaudières à sucre en temps de paix et des canons en temps de guerre. Elle avait été établie en 1770, par arrêt du Conseil. Elle avait eu quelque activité pendant la guerre de l'indépendance américaine ; mais elle tomba, pour ne plus se relever, en 1786. Son fondateur, M. Chéret de Montmignon, sollicita vainement du gouvernement un monopole pour exploiter les minerais de fer des landes depuis Bordeaux jusqu'aux Pyrénées.

En l'année 1786, près de Cadillac, MM. Stuttenberg et Fol établirent une fabrique d'instruments aratoires qui employait dix fourneaux de forge et un martinet à trois marteaux. Elle avait pour moteur une machine hydraulique qui imprimait le mouvement aux soufflets, aux marteaux et aux meules. Elle comptait quarante ouvriers.

### N° 14. *Tonnellerie. Merrains. Barriques.*

Au XVIII[e] siècle, une grande quantité de merrains arrivait à Bordeaux, des contrées pyrénéennes, par Toulouse, en descendant la Garonne. Les capitouls de Toulouse prélevaient un droit de péage de 20 livres par millier de merrains passant devant leur ville. Quelquefois, lorsque la marchandise était rare et que le prix du bois subissait une hausse, le Parlement de Toulouse interdisait le transport du merrain hors de la province de Languedoc et le conservait pour les besoins locaux. C'est ce qu'il fit par arrêté du 14 juillet 1722.

La Saintonge et la Bretagne fournissaient de grandes quantités de merrains, de bourdilles et de bourdillons. En outre de ces bois du pays, une forte partie de merrains du Nord était apportée de Riga, de Memel, de Dantzig, de Suède, par des navires de ces contrées ou par des navires hollandais.

Quelquefois cependant, et à raison de circonstances diverses, Bordeaux était menacé de manquer des bois nécessaires pour loger ses vins. C'est ainsi qu'en 1720, il fut formé par le Parlement de Bordeaux une commission composée des jurats, des directeurs de la Chambre de commerce de Guyenne, et de trois négociants, sous la présidence du premier président,

messire Gillet de la Caze, pour aviser aux moyens de faire diminuer le prix excessif des barriques. La Commission demandait la levée ou la diminution du droit d'entrée sur les bois étrangers.

Les négociants demandaient encore, même en laissant subsister les droits sur les bois du Nord, de pouvoir en faire venir, aux mêmes conditions, des autres contrées qui pouvaient en fournir. Ainsi, la maison Barton et Delap, maison anglaise établie à Bordeaux depuis 1704, demandait, vu la cherté et la disette des merrains du Nord, l'autorisation de faire venir de Philadelphie et des autres contrées de la Nouvelle-Angleterre des bois de ce pays, offrant de payer les mêmes droits que sur ceux du Nord. A la même époque, en 1748, la maison Cunliffe, de Liverpool, établie à Bordeaux, fit une demande semblable.

La Chambre de commerce, consultée, ne s'opposa pas à ces demandes, mais fit remarquer que les bois de cette provenance étaient poreux et de mauvaise qualité. L'importation en fut permise en 1754; mais il ne paraît pas qu'elle ait eu grand succès.

L'exportation des merrains était sévèrement interdite. Deux arrêts du Parlement, des 18 août et 22 septembre 1722, étaient formels à cet égard. L'intendant de Bordeaux ayant accordé, en 1764, la permission de transporter des merrains et des vimes à l'île de Ré, île française, mais assimilée par la douane à l'étranger, fut tenu de révoquer les autorisations qu'il avait accordées.

Tous les vins étaient logés, lors de la récolte, en barriques neuves. Les vins fins de graves et de Médoc étaient logés en bois du Nord, dont il arrivait à Bordeaux pour 3 à 400,000 francs par an; les vins communs en bois du pays.

On estimait, en 1784, à 16,000 douzaines le nombre de barriques fabriquées dans l'année à Bordeaux; mais il s'en fabriquait un nombre beaucoup plus considérable dans les environs, notamment à Barsac et à Langon.

Le prix de la douzaine de barrique variait, selon la qualité et la provenance des bois, l'abondance de la récolte, et diverses autres circonstances. Il était estimé en 1739, par l'abbé Bellet, à 87 livres, et en 1788, par la Chambre de commerce, à 120 livres.

### Article 4. — *Budgets de la ville et consommation de Bordeaux.*

Nous avons, dans nos études précédentes, cherché quelques indications du commerce intérieur dans les budgets de la ville dont les recettes sont basées sur la taxe des denrées, et dans le chiffre des consommations, quand nous avons pu les connaître.

Les Archives de la Ville renferment les budgets de 1766 à 1772.

Nous en donnons les résultats :

| | RECETTES | DÉPENSES |
|---|---|---|
| 1766.......... | 606.981 | 612.978 |
| 1767........... | 614.443 | 574.334 |
| 1768........... | 845.025 | 754.755 |
| 1769........... | 852.260 | 775.031 |
| 1770........... | 782.183 | 714.071 |
| 1771........... | 741.431 | 732.376 |

Nous regrettons de n'avoir pas les budgets de 1772 à 1790. Ils auraient très certainement accusé un supplément notable de recettes, indice d'un accroissement du commerce intérieur.

Les revenus commerciaux de la ville étaient habituellement affermés. Nous appelons de ce nom le revenu des taxes sur les marchandises. Ces taxes comprenaient le droit de pied-fourché sur les animaux de boucherie consommés dans la ville ; le droit sur les boucheries suburbaines de La Bastide, Lormont, Bègles, Talence, Pessac, Bruges et Eysines; les droits sur le poisson salé et sur les poissons frais aux barres de la clie du marché; le droit de biguerrieu (1) sur le marché de la volaille, du gibier et des légumes; le droit de grande et de petite marque des vins descendant du haut pays; le droit d'échats sur la vente au détail des vins ; le droit de mesurage des grains au pont Saint-Jean ; le droit de kas sur les résines ; et d'autres taxes.

Quelques-uns de ces droits produisaient des sommes importantes; ainsi le droit de mesurage des grains sur les quais,

(1) Un coq en gascon se nomme *biguey*.

en prenant la moyenne de 1731 à 1739, donnait annuellement 126,000 livres.

Le prix des fermes de la ville, adjugé aux enchères en 1739, produisit un prix annuel de 480,000 livres (1).

Ces prix de ferme éprouvaient des variations sensibles. Ainsi, dans le détail du budget de 1766, le produit des cinq grosses fermes n'est porté qu'à la somme de 306,372 livres, celui des petites fermes qu'à 15,916.

Nous avons les états dressés de 1740 à 1746 de la consommation de la ville. La moyenne, calculée sur le prix de ces états, donne:

50,000 barriques de vin débité en taverne;

4,000 bœufs;

2,000 veaux;

25,000 moutons;

6,000 barils de sardines;

3,000 barils de harengs;

625,000 boisseaux de grains, froment, seigle et fèves, dont 350,000 venus par mer et 275,000 venus du haut pays.

La population était alors estimée à 80,000 habitants.

En 1780 elle était estimée au même chiffre environ par le ministre Necker, qui la portait à 84,000 habitants. Un recencement de 1789 la porte à 109,499, ce qui paraît exagéré.

Nous tenant au chiffre, selon nous beaucoup plus probable, de 100,000 habitants, nous pourrons adopter une augmentation proportionnelle de la consommation.

---

(1) Arch. de la Gironde, série C, nº 2394.

# CHAPITRE IV

## Commerce extérieur.

---

### Article premier. — *Navigation.*

#### § 1. DROIT MARITIME INTERNATIONAL.

N° 1. *État du droit international.*

Le droit maritime international règle les relations des peuples soit en temps de paix, soit en temps de guerre pour les rapports des belligérants entre eux et avec les nations neutres. Toutes les relations commerciales sont profondément modifiées par la guerre, et ces relations sont d'autant plus troublées que les traités eux-mêmes sont le plus souvent méconnus, et que le droit est primé par la raison du plus fort.

Au XVIII^e^ siècle la guerre maritime a occupé tant d'années, ses conséquences ont été si funestes au commerce de Bordeaux, qu'il nous paraît utile de donner quelques indications au sujet des règles acceptées ou méconnues de ces hostilités, et de leur influence sur les transactions commerciales et sur la prospérité ou la détresse de notre place.

En temps de paix nous signalons le développement de l'institution des consuls étrangers.

Depuis les premiers temps du moyen âge nous voyons certains personnages investis à l'étranger d'un droit de surveillance et de protection sur les nationaux qui y résident. Ils portaient déjà le nom de consuls. Dès la fin du XII^e^ siècle Marseille avait un consul à Tyr; Narbonne en avait en Espagne et à Gênes (1148-1166) ; plus tard à Constantinople et à Alexandrie (1340-1377). Montpellier en avait à Constantinople, Antioche, Chypre, Rhodes et Tripoli. La France, depuis saint Louis, avait des consuls dans le Levant.

A mesure que se développait le commerce entre les nations européennes, celles-ci comprirent de plus en plus l'importance pour leurs négociants et leurs navires et marins à l'étranger

de trouver secours et appui chez un représentant officiel de leur patrie.

Le consul, d'après Pardessus, est un délégué commis par un souverain dans un port ou une place étrangère pour veiller à la conservation des droits de ses sujets, et même pour remplir à leur égard certaines fonctions de juridiction et d'administration.

Depuis le traité des Pyrénées, du 30 novembre 1659, la France et l'Espagne avaient établi des consuls ; il en était de même pour le Portugal depuis le traité du 31 mars 1667; pour la Hollande depuis 1662.

Diverses difficultés s'étant élevées sur les prérogatives des consuls réciproquement accrédités par la Hollande et par la France, les traités de 1697, 1713 et 1739 stipulèrent que les deux nations ne s'enverraient plus de consuls, mais des agents désignés sous le nom de commissaires de la marine.

Nous avons dit ailleurs qu'en 1705 le roi de Suède avait accordé à Lucas Luëtkens, négociant de Lubeck établi à Bordeaux, les provisions de commissaire faisant fonctions de consul ; mais la Chambre de commerce de Bordeaux s'y opposa à raison du commerce considérable que ce négociant faisait avec les pays du Nord, et de la concurrence que ces fonctions lui permettraient de faire aux autres maisons.

Entre la France et la Grande-Bretagne le droit réciproque d'établir des consuls fut déterminé par la convention particulière signée à Utrecht le 11 avril 1713. « Il sera libre, porte » l'article 9, d'établir dans les royaumes et pays l'un de » l'autre des consuls nationaux. » L'article 43 du traité du 26 septembre 1786 renouvela les mêmes dispositions.

Les lettres des souverains instituant leurs consuls étaient enregistrées à l'amirauté, qui nous a conservé le nom des consuls étrangers nommés à Bordeaux.

Le droit international en temps de guerre mérite d'arrêter un moment notre attention.

Déjà, au siècle précédent, les questions relatives au commerce des neutres avaient été agitées par Hugues de Groot, Selden, Puffendorf; mais ces questions de la liberté des mers étaient renouvelées à chaque guerre maritime, et discutées par les hommes d'État et les publicistes. Binkershœck, de Middelbourg, président de la haute cour des Provinces-Unies de Hollande,

publia son *Traité de l'Empire des mers*, contre les prétentions de l'Angleterre à la souveraineté des mers, et en 1737 les *Questiones juri publici*, traitant du droit maritime pendant la guerre. Heineccius en 1748, Watel en 1758, l'Anglais Jenkinson, plus connu sous le nom de lord Liverpool, à la même époque, le Danois Hübner en 1759, s'appliquèrent à déterminer le droit des belligérants et des neutres.

Après chaque période de guerre, les traités d'Utrecht en 1713, d'Aix-la-Chapelle en 1748, de Paris en 1763, de Versailles en 1786, nous ne citons que les principaux, réglaient le droit et les principes; mais dès que la guerre revenait, droit et principes étaient mis à l'écart et les traités foulés aux pieds.

Nous n'avons pas ici à établir le droit, c'est affaire aux publicistes et aux hommes d'État, ni même à faire l'histoire des traités et de leurs stipulations; mais nous allons indiquer la situation que la guerre maritime créait au commerce.

La force est le seul argument de la guerre, mais il est toujours victorieux. La force sur mer appartenait à l'Angleterre. Des quatre nations qui s'étaient disputé l'empire des mers au siècle précédent, l'Espagne avait depuis longtemps perdu toute sa puissance, la Hollande, déjà sur son déclin comme marine militaire, ne pouvait plus avec ses seules forces protéger sa marine marchande, et d'ailleurs était presque toujours l'alliée de l'Angleterre. La France et l'Angleterre engagèrent une lutte terrible.

Les nations neutres, lésées dans leurs intérêts par les règles variables que leur imposaient les belligérants, impuissantes isolément à faire reconnaître leurs droits, tentaient quelquefois de réunir leurs forces pour faire respecter leur neutralité; elles avaient fait un essai de neutralité armée en 1692; les puissances du Nord réunirent encore leurs efforts en 1780, et armèrent.

Indiquons le préjudice causé au commerce par l'inobservation et la violation du droit des gens professé par les publicistes et inscrit dans les traités.

Les hostilités sur mer comme sur terre ne devaient commencer qu'après notification d'une déclaration de guerre et après un certain délai permettant aux navires ennemis de rentrer à leur port d'attache, et aux navires neutres de régulariser les conditions de leur neutralité.

Lorsque la guerre éclata entre la France et l'Angleterre par

suite des discussions survenues au Canada sur la délimitation des frontières, et sur le commerce des pelleteries, elle ne fut déclarée par l'Angleterre que le 18 mai 1756. Cependant, dès le mois de juin 1755, presque au moment même où les ministres de la cour de Londres assuraient le duc de Mirepoix, ambassadeur de France, du maintien de la paix, en lui disant que « sûrement les Anglais ne commenceraient pas », les corsaires anglais enlevaient 250 navires français dont 100 environ de Bordeaux (1).

Dans les négociations qui précédèrent la paix de 1763, le roi de France réclamait « la restitution légitime des prises faites » sur mer par l'Angleterre avant la déclaration de guerre » (2).

Dans sa réponse au mémoire de la France, le célèbre Pitt, aveuglé par l'orgueil national, disait au nom de son gouvernement : « La demande de restitution des prises faites sur mer » avant la déclaration de guerre ne saurait être reçue, une » telle prétention n'étant fondée sur nulle convention parti- » culière et n'émanant nullement du droit des gens. »

Ce droit du plus fort, supérieur au droit des gens, fut appliqué au blocus. En 1689 l'Angleterre et la Hollande eurent la prétention de soumettre les côtes entières de la France à un blocus rigoureux, sans y employer les forces navales nécessaires pour un blocus réel, mais par simple déclaration notifiée aux États neutres, sous le prétexte « qu'il importait » de faire à l'ennemi commun le plus de dommage qu'il serait » possible ». La Suède et le Danemark protestèrent et armèrent pour faire respecter leurs droits.

En 1756 l'Angleterre étendit de nouveau le blocus fictif à tous les ports de France, et déclara de bonne prise tous les vaisseaux neutres expédiés pour ces ports. La Hollande se plaignit en vain.

Le commerce des neutres subit d'autres entraves. Le sort des marchandises chargées sur navires neutres ou sur navires ennemis, ainsi que la détermination des objets de contrebande de guerre, avaient été réglés par les traités d'Utrecht conclus en 1713, entre l'Angleterre, la Hollande et la France; ces

(1) De Flassan. *Hist. gén. de la diplom. française*, 2e édit., t. VI, p. 35.

(2) *Nouvelles causes célèbres du droit des gens*, t. I. « Mémoire de la France en 1761 », art. XII.

déclarations avaient été renouvelées en 1748 au traité d'Aix-la-Chapelle ; en 1763 dans le traité de Paris ; en 1786 dans le traité de Versailles.

Mais, en temps de guerre, l'Angleterre ne se tenait pas pour liée par les traités, considérant que la guerre avait pour effet de les détruire ; elle augmentait suivant ses intérêts de circonstance, par des règlements particuliers édictés au moment des hostilités, la liste des marchandises de contrebande. C'est elle qui a inventé la doctrine des objets de contrebande *par accident,* abandonnant sans limite les droits des neutres aux convenances des belligérants.

Dans ces diverses circonstances, la Chambre de commerce de Bordeaux se montra fidèle aux principes libéraux du droit international. Elle eut à étudier en 1705 un arrêt du Conseil pris en vue de faciliter pendant la guerre maritime qui existait alors le commerce des neutres, et sa délibération montra la plus saine intelligence des principes du droit (1).

En 1711, la guerre durant encore, elle demanda que les vaisseaux de Hambourg fussent admis comme les Danois et les Suédois à recevoir des passeports du roi pour faire le commerce avec la France, et envoya à cet effet à M. de Pontchartrain un mémoire très remarquable sur le commerce des neutres et celui des villes hanséatiques (2).

Nous avons déjà parlé des passeports que le roi accordait non seulement aux vaisseaux des nations neutres, mais quelquefois à ceux des nations avec lesquelles la France était en guerre. Ces passeports, délivrés d'un commun accord avec le gouvernement ennemi, avaient pour but de permettre dans un intérêt commun le commerce de certaines marchandises déterminées. C'est ce qui explique comment, même pendant les hostilités contre l'Angleterre et la Hollande, l'on voit figurer dans les registres des douanes et de l'amirauté l'entrée de certaines marchandises de ces contrées et la sortie de vins et eaux-de-vie pour ces destinations.

Ajoutons que des passeports étaient quelquefois donnés aux neutres pour importer ou exporter certaines marchandises ordinairement prohibées, ou pour leur permettre l'entrée ou la

---

(1-2) Ch. de comm. de Bord. Reg. A. Délibérations, f° 13 ; — f° 333 ; et 1er reg., Lettres, f° 249.

sortie de ports français dont le commerce leur était interdit, ou était sujet à des restrictions.

Ces passeports s'appliquaient notamment pour les colonies, par exception à l'interdiction absolue de tout commerce et de tout transport par navires étrangers.

Pendant la guerre de 1756 les ports de Rouen, de Nantes, de La Rochelle, de Bordeaux, dont les navires avaient été capturés par l'ennemi, ou qui se trouvaient bloqués ou dans l'impossibilité de sortir, ne pouvaient plus fournir aux colonies les approvisionnements de grains, de farines, de viandes et poissons salés, de vins, d'eaux-de-vie, et des autres articles d'alimentation ou de manufactures dont ils avaient le monopole exclusif de fourniture et de transport ; ils ne pouvaient pas davantage recevoir sur leurs navires les sucres, cafés et indigos venant des îles.

Il devenait donc nécessaire, dans l'intérêt même du commerce pour le débit de ses marchandises françaises et la réception des denrées coloniales, et dans l'intérêt des colonies pour leur approvisionnement et la vente de leurs produits, de suppléer à la navigation devenue impossible des navires français, et d'avoir recours aux neutres, en leur donnant, au moyen de passeports spéciaux, la liberté temporaire du commerce avec les îles.

Cependant les armateurs bordelais s'opposaient fortement à cet empiètement sur leurs privilèges, et firent les plus grands efforts pour l'empêcher.

Les ministres ne jugèrent pas qu'on dût laisser les colonies mourir de faim ; ils estimèrent que leurs approvisionnements s'effectueraient par la contrebande de l'ennemi lui-même ; et que mieux valait fournir nos marchandises et recevoir celles des îles par le transport des neutres. Des passeports, sous certaines restrictions, furent donc accordés à des navires neutres pour faire le transport avec les colonies françaises.

Aussitôt un arrêt du Conseil d'Angleterre prohiba ce commerce, et déclara que tout navire chargé ou faisant route pour les colonies françaises, serait, malgré sa qualité de neutre, saisi et déclaré de bonne prise. Le motif donné était que si les neutres avaient le droit de continuer leur commerce habituel avec l'ennemi, ils ne pouvaient avoir celui de faire un commerce nouveau.

Cet arrêt était contraire, suivant plusieurs publicistes, aux principes généraux du droit international, qui reconnaît aux neutres la plénitude de leur indépendance naturelle, à la seule condition de ne prendre aucune part aux hostilités. Il l'était aussi au texte même du traité du 11 avril 1713 signé à Utrecht, dont l'article 7 réglait la situation des neutres en cas de guerre entre la France et l'Angleterre : « Il est permis » à tous les sujets neutres de naviguer et de négocier avec » leurs vaisseaux et marchandises avec la même sûreté et » liberté, des lieux, ports et endroits appartenant aux ennemis » des deux parties ou de l'une d'elles, sans être aucunement » inquiétés ni troublés, et d'aller directement non seulement » desdits lieux ennemis à un lieu neutre, mais encore d'un » lieu ennemi à un autre lieu ennemi, soit qu'ils soient sous » la juridiction d'un même ou d'un autre prince (1). »

N° 2. *Absence de sécurité pour la navigation.*

Une des plaies du commerce maritime pendant le XVIII^e siècle était le peu de sécurité des mers.

Les pirates barbaresques en tout temps, les corsaires ennemis en temps de guerre, faisaient une chasse acharnée aux navires marchands. Comme moyens de défense, ceux-ci avaient recours à l'escorte des vaisseaux de la marine royale, ou s'armaient eux-mêmes pour défendre leur marchandise ou pour la course. Les prises faites sur mer, les rançons, les prisonniers, les otages, donnaient lieu à des difficultés incessantes.

Les pirates musulmans des côtes d'Afrique, auxquels on donnait aussi le nom de corsaires, se considéraient à raison de leur religion comme en état de guerre légitime et perpétuelle avec les nations chrétiennes. Sortant même de la Méditerranée, dont les rivages étaient le théâtre habituel de leurs déprédations, ils venaient souvent infester les côtes de l'Océan.

Leur droit à la piraterie avait été pour ainsi dire officiellement reconnu. La France avait fait avec eux des traités par lesquels ils s'étaient interdit toute piraterie dans une zone

(1) Hautefeuille. *Hist. du Droit maritime international*, p. 330 et ss.

de dix lieues au large des côtes du royaume. Mais ils ne respectaient guère les traités.

En 1718 deux pirates algériens enlevèrent deux navires hollandais chargés pour Bordeaux qu'ils rencontrèrent à cinq ou six lieues d'Ouessant, et ils conduisirent à Alger les navires et leur cargaison composée surtout d'épiceries. Les négociants de Bordeaux, pour compte de qui était le chargement, firent abandon à leurs assureurs de Hollande. Ceux-ci répondirent que le risque n'était pas à leur charge; qu'il y avait traité entre la France et le dey d'Alger; que les Algériens ne pouvaient pirater qu'à dix lieues au large des côtes de France, et que c'était à la France à faire exécuter les traités et à réclamer les marchandises françaises capturées sans droit.

La même question se représenta en 1730. Sept corsaires d'Alger avaient établi leur croisière dans le golfe de Gascogne, ne dépassant pas le cap Finistère. « Ce qui peut inquiéter les » navires du Nord et les empêcher de venir à Bordeaux », écrivait la Chambre à M. de Maurepas. Celui-ci répondait qu'il ne lui avait été signalé que trois corsaires, et que ceux-ci paraissaient disposés à observer le traité de paix; que l'article 6 du traité du 23 décembre 1719 leur donnait le droit de prendre les bâtiments des nations avec lesquelles ils étaient en guerre et de les capturer à dix lieues des côtes de France; que s'il y avait sur ces prises des marchandises appartenant à des négociants du royaume, elles seraient confisquées; que c'était ce qui venait d'arriver à des négociants du Havre qui avaient chargé des indigos et de l'or sur un navire espagnol capturé par les pirates d'Alger; que c'était par application des règles du droit maritime que les Algériens fréquentaient ces parages.

Cinq ans auparavant, des pirates de Salé étaient apparus sur les côtes de Bretagne; mais une frégate royale de 26 canons leur avait donné chasse, et ils avaient disparu. Ils firent une nouvelle apparition en 1736, et M. de Maurepas arma une frégate, mesure plus efficace que ses dissertations sur le droit maritime de capture.

Faire des traités avec le dey d'Alger, et se figurer que les pirates de la régence mesureraient exactement la distance de dix lieues de la côte, paraîtrait incroyable, si cela n'était authentique. Ces concessions aux pirates n'étaient occasionnées

que par l'impuissance de la marine royale à réprimer leurs déprédations, et ces concessions devinrent plus considérables encore. En 1750 les négociants de Nantes se plaignirent de ce que les Algériens avaient enlevé plusieurs navires de Saint-Malo, de Vannes et de Nantes, au ras des côtes; le ministre ne trouva de meilleur remède, pour prévenir ces violations du traité, que de donner l'ordre aux capitaines marchands français, lorsqu'ils rencontreraient des corsaires algériens, de mettre leur canot à la mer et de soumettre au pirate leurs papiers et leur passeport. Cette mesure parut tellement satisfaisante que lorsque, en 1751, les sieurs Doumerq et Rozier, de Bordeaux, eurent un navire pris par les Algériens, et réclamèrent contre cette prise, le ministre, M. de Rouillé, se borna à répondre qu'il ne pouvait rien faire.

Ce n'était pas seulement sur les côtes de France que les navires marchands avaient à craindre de devenir la proie de quelque audacieux forban. Les mers des colonies, les parages des îles, étaient infestés d'écumeurs de mer, ramassis de déserteurs de toutes les nations, arborant tous les pavillons, abordant indistinctement tout navire, capturant tous ceux richement chargés.

En 1717 et 1718 ils faisaient de tels ravages dans les Antilles qu'il n'était plus possible à Bordeaux de trouver des assureurs. Toutes les villes maritimes faisaient entendre leurs plaintes. La Chambre de Bordeaux s'adressa à M. de Machaut et à M. le comte de Toulouse, grand amiral de France. On envoya quelques frégates à la Martinique.

Plus nuisibles encore en temps de guerre que les pirates en temps de paix, étaient les corsaires armés par les marins des pays ennemis pour courir sus aux navires marchands français.

Les corsaires anglais partaient surtout des îles de Jersey et de Guernesey, où ils se tenaient à l'affût près des côtes de France, et venaient enlever les barques isolées jusqu'à l'embouchure de la Gironde. Nous avons parlé des corsaires qui croisaient en 1710 à l'entrée du fleuve et contre lesquels le commerce de Bordeaux arma la frégate *la Nymphe*.

En 1744, au renouvellement de la guerre, les corsaires de Jersey et de Guernesey vinrent reprendre leur poste de croisière entre la Bretagne, La Rochelle et Bordeaux, où ils guettaient une proie facile. Les négociants de Bordeaux s'adressèrent à

l'intendant, M. de Tourny, et à M. de Rostan, commissaire de la marine, pour obtenir un navire et un brigantin afin de protéger l'entrée de la rivière. La Rochelle et Nantes promirent de contribuer à la dépense.

Les négociants étaient obligés de se défendre eux-mêmes lorsque le gouvernement ne pouvait le faire. En 1744, le député du commerce à Paris, M. Carton, avait nettement fait savoir à la Chambre de Bordeaux que la situation ne permettait à l'État de fournir ni vaisseaux, ni hommes, ni argent. En 1746 les négociants demandaient des vaisseaux de guerre pour escorter les convois; M. de Maurepas répondit qu'il n'y avait pas de fonds. A ce moment, une flotte anglaise et hollandaise croisait dans le golfe pour attendre les navires arrivant des îles. D'autres croiseurs guettaient dans la mer des Antilles. Le convoi pour la Martinique, attaqué près de cette île par l'escadre anglaise, fut pour la plus grande partie capturé.

Les armateurs et la Chambre de commerce de Bordeaux pensaient que les convois étaient trop considérables, qu'ils attiraient trop l'attention de l'ennemi, toujours instruit du moment de leur départ. Il était préférable de ne former le convoi que de trente navires des divers ports français et de les faire escorter par des vaisseaux de guerre, dont trois pour Saint-Domingue et deux pour la Martinique. Les cinq navires navigueraient ensemble jusqu'aux attérages pour avoir une force plus imposante. Ils resteraient aux colonies jusqu'à ce qu'ils fussent relevés par d'autres escortant un nouveau convoi.

M. de Maurepas remarqua que les deux convois devaient partir ensemble. M. de Conflans fut chargé de les conduire à Saint-Domingue et à la Martinique. Le convoi arriva heureusement. Quant à Grenade et à la Guadeloupe, il fallut renoncer à y envoyer des navires.

Pour couvrir les dépenses d'armement, le ministre proposa de lever 5 pour 100 sur les marchandises allant aux îles et de 12 à 15 pour 100 sur celles en venant. La Chambre de commerce et les négociants, réunis par M. de Tourny, repoussèrent cette proposition, et on se mit d'accord pour un droit de 8 pour 100 sur les marchandises de retour.

M. de l'Estanduère, commandant l'escorte du convoi en 1747, fut attaqué par l'escadre anglaise.

Les désastres de la marine marchande recommencèrent à la guerre de 1756. Non seulement les Anglais s'étaient emparés des navires marchands français avant toute déclaration de guerre, mais M. de Nac-Mamara, qui commandait l'escadre française d'escorte, prévint les armateurs que ses ordres lui enjoignaient de n'accompagner les navires que jusqu'à soixante lieues au large.

Pendant la guerre de 1756, la Chambre de commerce de Bordeaux acheta dans le même but la frégate *le Maréchal-de-Thomond*, du port de 250 tonneaux, armée de 24 canons de 8 livres de balles, de 12 pierriers, et portant 87 hommes d'équipage.

Disons quelques mots des corsaires espagnols.

Étaient-ce des corsaires ou des pirates, ces marins espagnols qui, alors même que leur pays était non seulement en paix, mais allié avec la France, venaient enlever les bâtiments munis des passeports du roi de France et les bâtiments français jusqu'au milieu de la Gironde, à Pauillac, et refusaient d'obéir aux ordres de leur propre gouvernement.

En 1710, le commerce de Bordeaux fut informé de la capture par des corsaires biscayens des trois navires hollandais chargés pour compte d'armateurs de Bordeaux et avec passeports du roi de France. Aussitôt eut lieu une assemblée extraordinaire, et la Chambre de commerce écrivit à M. de Blécourt, envoyé de France à Madrid, pour réclamer l'exécution du décret de Sa Majesté Catholique faisant défense à ses sujets de capturer les vaisseaux hollandais porteurs de passeports de France. Le courrier suivant apporta la réponse de M. de Blécourt, qu'il éprouvait de grandes difficultés à Madrid, et conseillant de s'adresser à la cour de France. Les réclamations furent alors portées aux ministres, MM. Desmarets et de Pontchartrain.

Cependant M. de Grimaldo, secrétaire d'État d'Espagne, manda au capitaine général de Guipuzcoa que l'intention de Sa Majesté Catholique était que les trois navires hollandais fussent relâchés. Le capitaine général envoya cette lettre, avec son ordre conforme, à l'intendant de Bordeaux qui les communiqua à la Chambre, et celle-ci aux négociants.

On dépêcha alors une chaloupe aux corsaires espagnols qui étaient restés en station à l'entrée de la Gironde. On rencontra le capitaine corsaire, don José de Cardeña, qui accepta de se

rendre à Bordeaux auprès de l'intendant. Celui-ci le renvoya à la Chambre qui se mit d'accord avec lui. Elle consentit à lui donner 2,000 livres d'indemnité pour que lui et ses compagnons de Fontarabie renonçassent aux prises par eux faites, avec engagement de ne plus en faire à l'avenir dans de pareilles conditions. On fit du tout, par devant Me Lemoine, notaire à Bordeaux, un acte en due forme signé par le corsaire et par M. de Saint-Cricq, l'un des directeurs de la Chambre.

Des plaintes furent portées en 1730 par les négociants de Bordeaux contre les corsaires espagnols qui croisaient aux Antilles. La Chambre représentait au ministre que le commerce des îles, déjà si languissant, tomberait tout à fait si l'on ne réprimait ces brigandages. Déjà plusieurs vaisseaux bordelais avaient été capturés et pillés malgré la foi due aux traités. Elle demandait la restitution de ceux qui avaient été pris; ou sinon l'exercice du vieux droit de représailles, c'est-à-dire celui de capturer les vaisseaux espagnols jusqu'à ce que les armateurs français fussent indemnisés. « Toutes les autres voies dont on » a usé par le passé, ajoute-t-elle, sont inutiles, les Espagnols » refusant même d'obéir aux ordres de restitution donnés par » le roi d'Espagne. »

Quelques années plus tard, en 1739, un corsaire espagnol poussa l'audace jusqu'à venir enlever devant le port de Pauillac un navire acheté en Irlande par un Bordelais, armé et chargé par lui. Les habitants des rives du fleuve et même ceux de l'intérieur étaient effrayés. Les propriétaires qui avaient à transporter leurs vins à Bordeaux par la Gironde étaient dans la crainte la plus vive. « Que deviendra le » commerce si les vaisseaux ne sont pas à l'abri des insultes » des Espagnols dans les rivières et ports de Sa Majesté? » Aux plaintes de la Chambre le comte de Maurepas se contenta pour réponse de donner l'ordre de faire sortir de la rivière le corsaire espagnol.

En 1741, un navire de Bordeaux, muni de ses passeports, fut aussi capturé par une chaloupe biscayenne; M. de Maurepas se décida à envoyer une frégate croiser à l'embouchure. Ce ne fut que l'année suivante que l'évêque de Rennes, ambassadeur de France auprès du roi d'Espagne, obtint la restitution des vaisseaux ainsi capturés.

Lorsque éclatait une guerre maritime, que les navires

marchands, insuffisamment protégés par la marine militaire et n'osant s'aventurer isolément, étaient réduits à demeurer inactifs dans les ports, les armateurs n'avaient plus qu'à renoncer au commerce pour s'immiscer eux-mêmes dans les hostilités et à armer leurs navires en course pour courir sus aux navires marchands de l'ennemi. Les armateurs de Saint-Malo et de Dunkerque aimaient assez ce genre de commerce guerrier où les profits espérés pouvaient être considérables, et faisaient braver les pertes et les dangers.

Certains navires étaient armés en course et en marchandises. Leur armement était surtout défensif. D'autres, doués d'une vitesse plus grande, avaient pour seul but la capture et le butin. Souvent le roi prêtait pour la course des navires dont il ne pouvait faire un autre emploi.

Les navires armés en course jouissaient de divers privilèges, notamment de l'exemption des droits pour les vins, vivres et avitaillement. Mais ils devaient payer le dixième des prises à l'amiral, et les 6 deniers pour livre des invalides, ainsi que divers frais pour l'obtention des lettres de marque.

Le roi encourageait fort l'armement en course qui suppléait en partie à l'insuffisance de sa marine; il excitait vivement les particuliers à convertir en corsaires leurs navires marchands, et surtout à faire construire des navires spéciaux pour la course, promettant de les leur racheter après la guerre.

Pendant la guerre qui se termina en 1748, il avait accordé aux armateurs l'abolition du dixième de l'amiral, des 6 deniers des invalides, des frais et formalités de justice; et avait assimilé le service à bord des corsaires à celui fait sur ses vaisseaux.

Lorsqu'éclata la guerre de 1756, M. de Machaut, ministre de la marine, demanda aux Bordelais de faire des armements en course. M. de Tourny réunit les directeurs de la Chambre, les armateurs, les capitaines de navires, pour leur transmettre cette demande. Les armateurs et les capitaines présentèrent leurs observations. Les corsaires de Bordeaux, dirent-ils, avaient eu peu de succès dans la dernière guerre. Ils ne pouvaient pas, comme ceux de Dunkerque et de Saint-Malo, s'élancer à l'improviste du port dans la haute mer; ni s'échapper, comme Jean Bart bloqué à Dunkerque par une escadre. Ils avaient contre eux les lenteurs et les difficultés de

la navigation sur la rivière, et se trouvaient trop éloignés de la mer. Les dépenses de construction et d'armement des navires étaient considérables ; et, s'ils faisaient construire des frégates propres à servir plus tard dans la marine royale, les armateurs souhaitaient avoir la certitude de cet emploi, et une sûreté pour le remboursement par Sa Majesté lorsque les frégates lui seraient livrées.

On lut une lettre des armateurs de Saint-Malo demandant que le roi s'intéressât pour un quart dans les navires de 20 à 36 canons et pour un tiers dans les navires de plus fort armement, pour lequel intérêt il pourrait faire fournir par ses arsenaux des mâtures, des canons et des ancres.

Les armateurs de Bordeaux firent savoir au roi qu'ils étaient disposés à armer en course suivant son désir ; mais qu'ils désiraient être déchargés du versement qu'ils étaient obligés de faire à la caisse de la marine des gages des matelots déserteurs ; qu'on leur accordât des facilités pour la formation de leurs équipages ; qu'on leur indiquât quand et comment ils seraient remboursés par le roi pour l'achat de leurs vaisseaux. Enfin ils demandaient, d'une part, que le tabac provenant des prises leur fût payé par les fermiers généraux qui avaient le monopole d'achat et vente de cette denrée, sur le même pied que ceux-ci le payaient aux Anglais ; et d'autre part comment ils pourraient vendre les marchandises prohibées en France qu'ils trouveraient sur les navires anglais.

Le ministre se montra très satisfait et une déclaration du roi du 15 mai 1756 supprima le dixième de l'amiral et accorda divers encouragements à la course. Mais un règlement du 15 mars 1757 au sujet des prises vint réduire considérablement les avantages qui avaient été accordés. Les Chambres de commerce des ports maritimes se plaignirent amèrement de ce que, après avoir excité à l'armement en course et occasionné des dépenses considérables, on arrivait à causer la ruine des armateurs.

Le fisc se montrait en outre d'une rigoureuse exigence dans ses relations avec les armateurs. Ainsi les navires armés en course étaient assujettis à prendre des lettres de marque qui étaient enregistrées à l'amirauté. En 1760 les frères Gradis ayant obtenu du roi, pour les armer en course à leurs frais, le prêt des deux frégates *l'Opale* et *la Brune*, avaient cru se

trouver, par l'effet même de leur contrat fait pour la course, dispensés de prendre des lettres de marque, et l'amirauté ne les avait pas exigées pour autoriser le départ. Les frégates firent leur retour avec quatre prises faites sur les Anglais. Le Conseil des prises considéra ces captures comme faites par des corsaires irréguliers, non pourvus de lettres de marque, et les confisqua au profit du roi.

L'histoire des corsaires bordelais au XVIIIe siècle est intéressante ; mais elle est en dehors de celle du commerce.

## § 2. NAVIGATION MARITIME.

### No 1. *Progrès. Chantiers. Port. Amirauté. Améliorations projetées. Marins.*

Ce n'est guère qu'après la fondation de leurs colonies lointaines par les nations de l'Europe que la fréquence des voyages de long cours amena dans le mode de navigation des modifications importantes.

Il était devenu plus nécessaire de mieux connaître la route à suivre à travers l'Océan, soit pour éviter les écueils et les dangers, soit pour abréger la traversée. Il fallut aussi modifier la construction du navire en vue de proportionner sa capacité à la quantité et à la nature des marchandises qu'il avait à transporter, et aussi dans le but d'accroître sa vitesse.

La boussole, ce guide précieux quoique soumis à des variations alors peu connues, dont les unes sont constantes et dont d'autres sont inattendues ; le loch, qui mesure approximativement la vitesse du navire et le chemin parcouru ; le cercle gradué ou quartier anglais remplaçant l'antique arbalète ; les montres pour déterminer l'heure du navire et l'heure du méridien, avaient reçu de notables perfectionnements ou avaient donné lieu à des conditions nouvelles par l'emploi d'instruments nouveaux.

Le sextant ou quartier anglais était l'œuvre de Halley, président de la Société royale de Londres, qui, vers 1731, substitua une lunette aux pinnules de l'alidade alors en usage ; et, pour éviter l'incommodité de viser deux objets à la fois, imagina de placer les deux rayons visuels dans la même direction par une double réflexion du faisceau lumineux sur

deux miroirs. Le nouvel instrument fut perfectionné par Tobie Mayer qui substitua, au quart de cercle gradué dont on se servait, un cercle entier ; enfin, vers 1787, le savant marin Borda apporta au sextant de notables perfectionnements.

Avec ces instruments, avec les tables de déclinaison rédigées vers la fin du siècle, et notamment par l'astronome Lalande, il était devenu plus facile de mesurer la hauteur du soleil et de connaître la lattitude ; le perfectionnement du chronomètre par l'horloger anglais Harrisson, vers 1761, permit de mieux connaître l'heure du méridien pour déterminer la longitude. Il obtint un prix pour des montres qui n'avaient varié que de deux minutes dans la traversée d'Angleterre en Amérique, ce qui fut alors regardé comme admirable.

Ce n'est qu'après la paix de 1713 que le sucre, la première marchandise coloniale qui ait donné du fret, arriva à Bordeaux ; le café ne vint guère que vingt ans après. Ce n'est donc qu'au milieu du siècle que le tonnage des navires fut progressivement augmenté.

Quant à la vitesse, il n'en était guère besoin à cette époque d'hostilités maritimes incessantes. Les navires marchands naviguaient de conserve et devaient régler leur allure sur celle des plus mauvais marcheurs. De deux à trois milles à l'heure, telle était la marche moyenne des convois.

La vitesse ne fut d'abord demandée que pour les navires armés en course ; et la science ne tarda pas à trouver les conditions nécessaires pour perfectionner les constructions navales. Le premier honneur en revient à un modeste professeur de navigation au Croisic. Il publia, en 1746, un *Traité du navire*, dans lequel il appliquait aux constructions de ce genre la précision des mathématiques (1). Sous l'impulsion de l'Académie des sciences, des ingénieurs tels que Cauchot, Groignard, du Hamel du Monceau, et plus tard Forfait, étudièrent et résolurent des questions nouvelles. L'ingénieur Sané construisit des vaisseaux de guerre remarquables par leurs qualités nautiques et dont l'*Océan* a été le modèle le plus connu.

Sous ces influences, les formes et le gréement tradition-

---

(1) Bouguer. *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements.* Paris, L. Cellot, 1746.

nellement adoptés jusqu'alors se modifièrent. On fit disparaître des extrémités des navires ces constructions carrées, élevées, lourdes, qui augmentaient la résistance de l'eau, ralentissaient la marche imprimée par le vent et alourdissaient l'avant du navire qui se relevait difficilement à la lame et recevait le choc incessant de la mer. On rasa les châteaux d'avant et d'arrière, ce qui facilita une grande simplicité dans le gréement, et permit l'allure *au plus près*, tout en donnant au navire une légèreté et une élégance de formes inconnues jusque-là.

Les constructeurs de Bordeaux mirent à profit les exemples que leur donnaient les ingénieurs de l'État. Ils construisirent eux-mêmes pour l'État un grand nombre de navires de guerre, de rapides frégates pour la course, et des navires marchands renommés pour leurs qualités et leur beauté.

Nous avons parlé de cette industrie. Elle occupait de dix à quinze chantiers qui employaient de six à sept cents ouvriers, et construisait, année moyenne, une vingtaine de navires de 200 à 600 tonneaux et autant de barques d'un plus faible tonnage.

Un mémoire de la Chambre de commerce, du 10 juin 1757, nous apprend que le prix de construction d'un navire de 300 tonneaux s'élevait à 30,000 livres, et celui d'un navire de 500 tonneaux à 50,000 livres, soit à 100 livres par tonneau.

En 1786, le prix des navires avait beaucoup augmenté.

Au moment de lancer un navire, le constructeur devait en demander l'autorisation au maire et aux jurats, juges du port.

## LE PORT.

Les limites du port étaient déterminées par deux pataches de la douane qui stationnaient, l'une à la fontaine de Lor, un peu au-dessus de la porte de la Grave, et l'autre aux Chartrons, en face la rue Saint-Esprit.

Ces limites étaient celles entre lesquelles devaient mouiller les navires pour jouir des privilèges des foires.

Nous avons dit que souvent le commerce réclamait contre l'étroitesse de ces limites. Ainsi, en 1724, il était arrivé un si grand nombre de navires que force avait été pour plusieurs, ne trouvant plus de place dans le port, de mouiller à Bacalan,

en aval de la patache. En 1731, les négociants se plaignaient que les sables s'étaient accrus et avaient diminué le lit du fleuve; que plusieurs navires calaient trop d'eau pour monter jusqu'à la patache et mouillaient un peu au-dessous.

Les jurats obligeaient les navires à mouiller à une certaine distance du bord pour permettre aux autres le passage le long du quai.

Les jurats avaient la police du port, et réglaient notamment tout ce qui était relatif au lestage et au délestage, de même qu'au lieu de mouillage des navires. Leurs droits avaient été reconnus après l'ordonnance de 1681, malgré les prétentions de l'amirauté.

En 1731, les négociants se plaignaient que les navires jetaient leur lest dans la rivière d'une manière nuisible à la navigation. Les jurats se réunirent chez l'intendant avec le commissaire de la marine et les directeurs du commerce pour aviser aux moyens de prévenir ces désordres. Mais ils se heurtèrent encore aux prétentions de l'amirauté qui réclamait la juridiction de police sur le port. La question fut longue à résoudre, et fut tranchée par deux arrêts du Conseil du 29 octobre 1734 et du 30 août 1738 qui confirmèrent aux jurats le droit exclusif de police du port.

L'amirauté exerçait une juridiction déterminée sur diverses questions commerciales, et une juridiction de police sur la navigation.

Elle délivrait les congés soit pour la navigation marchande ordinaire, soit pour les armements en course, et percevait diverses redevances.

Les négociants se plaignaient vivement en 1736 de l'irrégularité des perceptions faites par le greffe de l'amiral lors du départ et de l'arrivée des navires. Le tarif fut affiché dans le greffe. La Chambre de commerce le fit imprimer et publier. L'intendant ne se contenta pas du tarif, il en demanda la justification. Le greffier, M. Gruer, fournit un tarif arrêté en Conseil le 15 décembre 1714, en exécution de l'édit de création des greffes de l'amirauté de mai 1711. La Chambre trouva ces explications incomplètes. A La Rochelle, à Nantes, le commerce éprouvait les mêmes difficultés.

Le navire marchand payait à l'amirauté pour les expéditions d'entrée et de sortie:

Pour le long cours : à l'amiral, 4 livres; au greffier, 2 livres; au profit du roi, 1 liv. 10 sous.

Pour le cabotage : à l'amiral, 16 sous; au greffier, 8 sous; au profit du roi, 6 sous.

Le droit d'ancrage, que les vaisseaux fussent pleins ou vides, était payé : par les navires français, 5 sous par tonneau ; par les navires étrangers, 6 sous 3 deniers.

Chaque navire payait en outre pour les feux, tonnes et balises, 6 sous pour les français et 6 sous 6 deniers pour les étrangers.

En 1725, les jurats soumirent à la Chambre de commerce de Bordeaux l'examen d'un projet pour établir un capitaine de port, chargé de l'exécution des règlements. La Chambre s'opposa vivement à cet établissement qu'elle jugeait inutile et onéreux.

Cependant quelques années après nous trouvons un juge du port, qui en 1737, fit emprisonner un négociant, qu'il dut relâcher sur les réclamations de la Chambre.

A côté de ces diverses autorités, nous rencontrons encore celle de la Cour des Aydes qui statuait sur certaines matières intéressant les fermes royales. Elle statua notamment sur la fixation des heures de chargement et de déchargement dans le port. En 1744, M. de Pressigny, directeur des fermes, présenta requête à la Cour des Aydes pour empêcher ces opérations pendant la nuit. La Cour fixa les heures de jour pendant lesquelles elles devraient s'effectuer. Quelques années plus tard la Chambre de commerce demanda l'autorisation pour les commerçants de pouvoir décharger et charger pendant la nuit, comme autrefois, les bois, les vins, les eaux-de-vie, les denrées coloniales. La Cour des Aydes pensa que cette autorisation pourrait entraîner trop de fraudes et maintint en 1755 son arrêt de 1744.

Le chargement et le déchargement des marchandises dans le port s'effectuaient au moyen de planches allant de bord à quai lorsque les navires étaient mouillés près du quai, et par allèges lorsqu'ils étaient à distance.

Des pontons placés en rivière servaient aussi au chargement et au déchargement lorsqu'ils n'étaient pas employés au radoub et au carénage. Les jurats, en leur qualité de juges de police et de maîtres des quais, avaient autorisé, en 1731, l'établis-

sement de quatre pontons avec cette double destination. En 1753, il y en avait dix-neuf, et les jurats autorisèrent la construction de six autres. Un arrêt du Parlement daté de juillet 1771 réduisit à douze le nombre de ceux exclusivement affectés au carénage, et les établit au dessus de la porte Bourgogne jusqu'aux chantiers de construction situés en Paludate. En février 1786 le maire et les jurats rendirent une ordonnance qui les plaçait près de Bègles; mais, sur les réclamations des constructeurs et du commerce, le Parlement ordonna que les pontons seraient replacés aux lieux fixés par l'arrêt de 1771.

En 1786, le sieur Sené proposait d'établir des pontons le long du quai pour charger et décharger, et en mai 1789, M. de Laval proposait d'établir sur le port des grues semblables à celle qui avait été établie à Dunkerque le 3 août 1786 et qui, disait-il, avait déchargé en deux ans quarante-sept navires et 7,881 tonnes. La Chambre de commerce ne fut pas favorable. Ces machines sont très ingénieuses, disait-elle, mais le port est trop petit. Les six grues proposées, devant lesquelles stationneraient six navires, occasionneraient un obstacle aux courants, ce qui augmenterait l'envasement dont on se plaignait depuis longtemps.

A la même époque où il était proposé d'établir des pontons à quai et des grues pour le service du port, était soulevée la question de la communication par un pont entre Bordeaux et La Bastide.

Divers projets furent présentés.

David Silveyra demandait à construire un pont de bateaux de la porte Bourgogne à La Bastide. Il aurait été formé de 36 arches à 16 pieds de hauteur au dessus des plus hautes marées, de manière à permettre de jusant et de marée la navigation des bateaux non mâtés. Ceux mâtés se seraient servis d'une bascule ou pont-levis établi au milieu de la rivière et du pont. La nuit le pont aurait été éclairé par quatre fanaux. Silveyra demandait à percevoir pendant trente ans le péage au tarif alors perçu par les bateliers, et 300,000 livres payables à l'expiration de la concession si la ville ou le roi voulait acheter le pont, ou bien le rachat à dire d'experts. Il estimait les dépenses de son projet à 595,578 francs.

Deux années auparavant l'ingénieur André avait proposé de

construire un pont en pierre de la porte des Salinières à La Bastide, position qu'avait plus tard adoptée Silveyra. Mais le Conseil des ponts et chaussées avait estimé à dix millions les dépenses de ce pont. L'élévation de ce chiffre fit repousser le projet.

Un avocat au Parlement, Chevalier, reprit le projet d'un pont de bateaux avec bascule. Il voulait créer un fonds de 100 actions à 10,000 livres chaque, et proposait aux propriétaires de La Bastide d'entrer dans sa combinaison au moyen d'un apport de terrains.

Astruc avait, lui aussi, proposé un pont en bois. Il avait été favorablement accueilli par le maréchal de Richelieu. Il reprit, avec Silveyra, leurs demandes réunies et modifiées, et se trouva en concurrence avec Chevalier.

Ces projets furent soumis à l'enquête. On entendit les jurats, la Chambre de commerce, les négociants, les capitaines, les riverains, les ingénieurs. Et, suivant l'avis de ceux-ci, le maire et les jurats repoussèrent le projet d'un pont de bateaux et décidèrent que le pont devait être construit en pierre.

D'autres projets pour le port avaient été présentés, notamment celui d'un bassin de radoub. Ces projets ne reçurent pas d'exécution.

Avant de quitter le port, disons quelques mots du personnel employé au service du port et de la navigation.

Le service du port était fait par les rouleurs et les arrimeurs.

Les salaires avaient été fixés, en 1740, par M. de Navarre, juge de l'amirauté, et homologués le 18 mai suivant par arrêt du Parlement. En 1752, les salaires furent augmentés. En 1771, ils étaient les suivants :

| | Sucre de St-Domingue. | Sucre et café Martinique. |
|---|---|---|
| | — | — |
| Hissage d'une barrique de sucre depuis la cale jusque sur le pont du navire............. | 8 s | 6 s |
| Transport à quai en gabare................. | 10 | 8 |
| Décharge de la gabare..................... | 7 | 5 |
| Roulage et passage au poids................ | 7 | 5 |

L'arrimage était fixé à 8 sous 6 deniers par tonneau de vin de ville, de haut ou de Bergerac, et à proportion pour les grosses pièces et muids de Domme et de Languedoc, à 4 sous 8 deniers par pièce d'eau-de-vie de 50 à 60 verges.

Le personnel de la navigation se composait des capitaines, des pilotes et des matelots; il comprenait aussi les chirurgiens de marine.

Ce personnel était soumis au régime des classes et dépendait du commissariat de la marine et de l'amirauté.

Le régime des classes ne faisait aucune distinction entre les grades des marins de la marine marchande, et trop souvent les commissaires et les officiers de la marine royale affectèrent d'imposer le même traitement aux capitaines marchands qu'aux simples matelots.

Le commissaire de marine de Nantes enrôlait les capitaines et les employait au service de simples matelots. La Chambre de commerce de Nantes et celle de Bordeaux réclamèrent. Les droits et les devoirs du capitaine de navire étaient fixés par l'ordonnance de la marine. M. de Rostang, commissaire de la marine à Bordeaux, fit revenir de Rochefort, où on les avait embarqués comme simples matelots, dix jeunes capitaines de Bordeaux.

Les capitaines marchands, même lorsqu'ils étaient armés en guerre, même quand ils avaient acquis une éclatante renommée, étaient trop souvent maltraités par l'orgueil des officiers de la marine royale. On conserve aux Archives de la marine une lettre écrite le 30 mai 1696, à M. de Pontchartrain, ministre de la marine, par l'intrépide Duguay-Trouin. Après un glorieux combat contre deux vaisseaux anglais, il venait de capturer le *Sans-Pareil*, de cinquante canons, commandé par un des plus hardis capitaines de l'Angleterre, le même qui, avec ce même vaisseau, avait fait prisonniers Jean-Bart et le chevalier de Forbin, et conservait comme glorieux trophées les brevets de ces illustres marins. Duguay-Trouin avait repris les brevets. Il passait près de M. de Feuquières, commandant l'*Entreprenant*. Cet officier, trouvant que Duguay-Trouin ne l'avait pas salué assez vite, le fit monter à son bord, et le menaça dans les termes les plus outrageants de lui faire donner la cale.

Cinquante ans après, en 1745, M. de l'Estanduère, commandant au Cap la flotte de Sa Majesté qui venait d'escorter le convoi, ne se borna pas à des menaces; il fit donner la cale au capitaine marchand Réau, commandant un navire de Bordeaux, parce que son navire s'était trouvé de quelques

brasses en avant de ceux du roi. Ce traitement ignominieux souleva le plus vif mécontentement dans tous les ports français. La Chambre de Bordeaux se plaignit avec force de « cet abus pernicieux d'autorité ». « Les capitaines de commerce, » écrivait-elle au ministre de la marine, tiennent un rang » distingué et utile. La plupart des capitaines sont nos enfants, » nos parents, nos proches ; ils ne veulent plus s'exposer à des » traitements ignominieux. » Les Chambres de commerce de Nantes et de La Rochelle firent entendre les mêmes plaintes. Le ministre, M. de Maurepas, très embarrassé, ne voulut ni excuser ni blâmer l'officier de la marine royale, quoiqu'il fût très peu content de sa conduite. Il se borna à répondre simplement que les commandants des vaisseaux de Sa Majesté avaient reçu l'ordre de se conformer aux règlements des 13 et 14 mai 1745.

Les pilotes, ces auxiliaires des capitaines, étaient établis sur la côte de Saintonge à l'embouchure de la Gironde, à Pauillac, à Blaye et à Bordeaux.

Dès 1716, les capitaines et les armateurs se plaignaient de ce qu'ils exigeaient des vaisseaux français, et surtout des étrangers, plus des 20 sols par tonneau de cale qui leur étaient alloués par le règlement de l'amirauté de 1712. En 1720, ils obtinrent de l'amirauté, malgré l'opposition de la Chambre, augmentation de leur tarif.

Des rivalités divisaient les pilotes des diverses stations. Les pilotes de Saint-Palais et de Saint-Georges, qui avaient obtenu de l'amirauté le privilège d'entrer les navires en rivière, voulaient, en 1735, empêcher les pilotes de Pauillac et de Blaye d'aller chercher les navires à la mer. Ceux-ci, appuyés par la Chambre de commerce de Bordeaux, invoquaient l'antique usage, plus favorable à la liberté commerciale. Le Parlement avait rendu un arrêt confirmant les privilèges des pilotes de Saintonge.

La Chambre se pourvut contre cet arrêt. Elle rendit visite au premier président, au procureur général, à M. Romieu, secrétaire général de la marine, à M. de Navarre, lieutenant général de l'amirauté. Elle envoya des mémoires à M. de Maurepas. Celui-ci trouva l'arrêt du Parlement nuisible au commerce et engagea la Chambre de Bordeaux à se pourvoir au Conseil du roi (1738).

Cependant des accidents étaient arrivés, attribués aux pilotes de Saint-Georges et de Royan. L'avocat général du Parlement décréta ces pilotes de prise de corps. En 1740 un nouvel arrêt du Parlement permit aux armateurs et capitaines de navires de prendre à leur choix les pilotes de Blaye et de Pauillac concurremment avec ceux de Royan et de Saint-Georges. Les directeurs de la Chambre allèrent officiellement présenter à la cour les remerciements du commerce de Bordeaux.

De leur côté, les pilotes de Pauillac et de Blaye voulaient aller jusqu'à Libourne, malgré les réclamations de ceux de Bourg.

Une ordonnance du juge de l'amirauté avait permis aux navires hollandais entrant ou sortant de ne pas prendre de pilotes. Aussi, en 1746, deux vaisseaux hollandais étant battus par la tempête en face du Verdon, les pilotes refusèrent d'aller à leur secours, ce dont leur faisaient un devoir l'ordonnance de 1681, la déclaration du roi du 28 octobre 1743, ainsi que le règlement de l'amirauté du 13 avril 1744. Le même fait se renouvela en 1563 : les pilotes de Blaye se refusèrent à aller par un gros temps au secours d'un navire en détresse en face de Blaye.

A cette époque, le nombre des pilotes était de seize. Ils demandèrent à M. de Navarre, lieutenant de l'amirauté, de l'augmenter de quatre, à raison du grand nombre de navires qu'il fallait piloter, quelquefois deux et même trois à la fois. M. de Navarre y consentit.

Les pilotes de Bordeaux et de Blaye voulurent s'associer pour faire bourse commune et ne partir que chacun à son tour. Le Chambre s'y opposa. « L'armateur, dit-elle, a le droit de » prendre le pilote qui lui convient. » Ils renouvelèrent leur tentative en 1754 et demandèrent que leur salaire fût porté à 4 sols par pied de calaison du navire. La Chambre repoussa ces demandes qu'elle considéra comme contraires à la liberté du commerce.

Les matelots, soumis au service de l'État, étaient souvent mis en réquisition. Les armateurs et les capitaines se plaignaient de la difficulté de former des équipages. Ils étaient obligés d'enrôler des hommes pris hors des classes et ne connaissant pas le métier de marin. M. de Maurepas leur répondait, en 1732, qu'il connaissait bien l'importance et les besoins du commerce

de Bordeaux; que les rôles des matelots lui étaient envoyés tous les mois; que les levées faites par le roi sont avantageuses au commerce parce qu'elles fournissent à celui-ci des matelots tout formés; que, d'ailleurs, il n'y a qu'à faire naviguer sur mer les gabariers des rivières.

La désertion des matelots aux îles venait encore augmenter les difficultés de former un bon équipage pour la marchandise ou pour la course. D'autres obstacles étaient apportés par les commissaires de la marine. En 1728, les armateurs se plaignaient que M. de Rostan les empêchait de choisir leurs matelots et leur imposait ceux de son choix. En 1735, ce fait se renouvela.

Des chirurgiens étaient embarqués sur tout navire allant aux îles.

Des mesures hygiéniques étaient prises pour empêcher les navires d'apporter la contagion. La *chaloupe de la santé* surveillait à Pauillac les navires d'arrivée; les quarantaines s'effectuaient en face de Pauillac, à l'ouest de l'île de Patiras; des mesures de désinfection étaient prises suivant les cas.

Au départ, les navires devaient faire vérifier leur coffre de chirurgie et de médicaments.

### N° 2. *Phares et balises. Passes du fleuve à l'embouchure et à l'intérieur. Cartes.*

L'entrée de la rivière de Bordeaux n'était éclairée que par le phare de la tour de Cordouan; en 1699 une pyramide avait été élevée sur la pointe de la Coubre; mais ce n'était qu'un signal de jour.

Le feu était irrégulièrement entretenu; en 1706 une plainte fut portée par quarante capitaines sur ce qu'il n'avait pas été allumé depuis longtemps.

Les plaintes s'étant renouvelées l'année suivante, la Chambre de commerce en informa l'intendant de la marine à Rochefort, dans la juridiction duquel se trouvait la tour, et le pria de faire tenir les feux en état.

En 1716, l'intendant de Rochefort donna avis qu'il avait fait effectuer quelques réparations à Cordouan, mais qu'il était devenu nécessaire d'en faire de plus importantes, la mer ayant

considérablement endommagé le massif qui était au pied du phare. M. de Bitry, ingénieur en chef, dressa en 1717 les plans et devis des réparations à exécuter, soit pour la tour elle-même, soit pour la navigation du fleuve jusqu'à Bordeaux (1).

Le défaut d'éclairage causa un naufrage le 13 janvier 1718. Une discussion s'éleva entre le capitaine du navire naufragé et l'intendant de Rochefort qui soutint que le feu était allumé. L'année suivante, trois navires se perdirent par la même cause. La Chambre de commerce de Bordeaux demanda alors de faire passer à l'intendance de Bordeaux, plus intéressée que celle de Rochefort à la sécurité de l'entrée et de la sortie du fleuve, la surveillance du phare et des balises. La Chambre offrit de se charger de l'entretien en levant une imposition de 1 sou par livre à l'entrée et à la sortie des navires sur leur chargement.

La Chambre remit au ministre de la marine plusieurs mémoires sur ce sujet, en faisant remarquer que la navigation de la Gironde intéressait particulièrement le commerce de Bordeaux. Il est justifié par la *Chronique bordelaise*, disait-elle, que la tour de Cordouan a été réédifiée en 1584 aux frais des habitants de Bordeaux. Elle insista vivement auprès du comte de Toulouse, amiral de France.

En 1725, nouvelles demandes de la Chambre qui signale l'insuffisance de la lanterne, et offre de faire les réparations nécessaires au moyen d'une imposition de 5 sous par tonneau sur les vaisseaux d'entrée et de sortie. Le comte de Maurepas reconnut la nécessité de rehausser la tour, qui avait été abaissée de 22 pieds en 1718, ce qui rétrécissait de beaucoup le champ de lumière du fanal. Le 14 juin 1725, un arrêt du Conseil accepta les offres de la Chambre. Mais quand l'expédition de l'arrêt arriva à Bordeaux, il se trouva que son texte modifiait profondément les dispositions d'abord annoncées, en ce sens que c'était l'État qui se chargeait de faire les réparations, et surtout de percevoir l'imposition à mettre sur les vaisseaux. La lanterne fut reconstruite en fer du Berry, et l'ancien réchaud à bois fut remplacé par un fourneau à charbon de terre, semblable à celui déjà établi à la tour de Chassiron.

---

(1) Arch. de la Gironde, série C, nº 1927.

En 1727, les réparations étaient terminées; mais l'État continua longtemps encore à en percevoir le droit, qui rapportait, année commune, 28,000 livres.

Le phare de Cordouan n'était pas le seul objet qui intéressât le commerce bordelais pour la navigation du fleuve. L'emploi de navires d'un tonnage de plus en plus élevé, et d'un tirant d'eau plus grand, amenait des difficultés causées par le peu de profondeur de certaines passes du fleuve, et par les variations de position et de hauteur que les courants imprimaient aux bancs de sable ou de vase.

Les pilotes avaient recours à leur expérience personnelle. Nous avons parlé des cartes marines qui servaient à la fin du siècle précédent, et des indications qu'elles contenaient; la plupart avaient été dressées par des géographes hollandais, dont les compatriotes avaient la longue pratique de notre fleuve.

Il existait aussi, tout à la fin de ce siècle, deux cartes locales que nous n'avons pu retrouver. L'une avait été dressée par le capitaine Arnaud, de Royan, l'autre par Fortin, alors professeur d'hydrographie à Bordeaux. Ces deux cartes ne paraissent pas avoir offert entre elles une concordance parfaite, et par les ordres de M. de Pontchartrain, transmis par l'intendant de Bezons, il fut procédé le 5 juillet 1700 à la vérification de ces deux cartes. Les commissaires, Joseph Lombard, commissaire général de la marine, et Jean Saige, armateur, reçurent mission de donner leur avis sur les travaux à exécuter.

Les commissaires voulurent consulter les pilotes, et emmenèrent avec eux cinq pilotes de Pauillac avec leur syndic Pierre Darmaillac; mais ils ne trouvèrent pas au rendez-vous ceux de Saint-Palais, qui avaient tous pris la mer, ne se souciant pas, dit le rapport, de faire connaître le secret des passes qu'ils avaient la réputation de savoir mieux que les autres; rencontrés en mer, malgré les signaux qui leur furent faits, ils prirent le large. Le capitaine Arnaud, prévenu qu'on lui demandait des explications sur sa carte, s'était empressé de quitter Royan.

MM. Lombard et Saige, aidés des pilotes de Pauillac, constatèrent que la carte d'Arnaud était non seulement inexacte, mais d'un usage dangereux, et que celle de Fortin

n'avait besoin que de légères modifications. Ils indiquèrent les observations nautiques qu'ils avaient faites relativement aux balises, notamment de déplacer légèrement la pyramide de la Coubre et de la peindre en noir, parce que la couleur blanche se perdait dans la couleur des dunes; de surélever de quinze à seize pieds la balise placée sur le clocher de l'église de Soulac, qui, ainsi que le village qui l'entourait, n'était pas encore recouverte par les sables. Le rapport constate en effet que des commissaires, descendus de cheval devant l'église, envoyèrent un des habitants chercher le sacristain qui ouvrit les portes, et qu'ils montèrent au clocher par un escalier placé dans l'épaisseur d'un pilier sur le pied duquel il y avait une fontaine. Le commissaire général de la marine constata dans ce rapport que l'église était vaste, qu'elle pourrait contenir beaucoup d'infanterie pour s'opposer à une descente d'une troupe d'ennemis, à cause que, pour entrer dans le pays, il fallait passer auprès de l'église (1). On reconnut aussi la nécessité de poser une balise à la pointe de Grave.

Peu d'années après, en 1733, la situation s'était aggravée, et à la difficulté de se diriger pendant le jour, faute d'amers et de bouées suffisants, et pendant la nuit faute d'entretien du feu de Cordouan, et manque de fanaux, se joignaient celles qu'apportaient les variations du régime du fleuve. La passe de Grave s'envasait progressivement et menaçait de se fermer. La passe du Nord était variable. Des bancs s'étaient formés entre Pauillac et Blaye; d'autres entre Blaye et Bordeaux. Les capitaines de Bordeaux et de l'étranger signalaient cet état de choses. Les pilotes, notamment, représentaient que le passage d'une rive à l'autre s'obstruait; que le peu de profondeur des passes rendait difficile de conduire les navires calant plus de treize pieds d'eau; que les passes entre Blaye et Pauillac avaient changé.

La Chambre de commerce communiqua ces plaintes au lieutenant général de l'amirauté et aux jurats. L'autorité de ces derniers s'arrêtait aux limites du port et ne s'étendait pas au lit du fleuve où se trouvaient les passes, mais l'intérêt de la ville était en jeu. Il fut résolu de faire visiter la rivière par une commission de capitaines, de pilotes et d'armateurs.

(1) Arch. de la Gironde, c. 3716.

Le régime du fleuve avait changé rapidement devant Blaye. Le côté oriental de l'île située devant cette ville avait été emporté par les eaux. M. Osfeld, inspecteur général des fortifications, avait proposé, en 1727, d'effectuer les travaux nécessaires à la défense contre les eaux de l'île sur laquelle était placé le fort appelé le Pâté, si le commerce de Bordeaux voulait contribuer à la dépense. La Chambre de commerce, après avoir consulté les négociants, avait répondu que l'île étant plate ne garantissait nullement les vaisseaux contre les vents et n'était d'aucune utilité au commerce; quoique les vaisseaux fussent obligés de stationner devant Blaye pour les expéditions de douanes, parce que le bureau était établi dans ce port.

La Chambre s'occupait activement de la navigation de la rivière. En 1741, elle recommandait aux pilotes de sonder souvent et de signaler les variations des bancs, et gourmandait leur négligence.

Le 14 février 1744, l'intendant acheta aux habitants de Soulac, moyennant la somme de 10,000 livres, leur vieille église, envahie par les sables et qu'ils voulaient démolir. On y établit une balise sur le clocher. Depuis plusieurs années déjà, les clochers de Royan et de Saint-Palais servaient de balises et étaient à ce titre entretenus par l'État. Quelques années après, le roi acheta, également pour servir de balise, et moyennant le prix de 5,000 livres, un moulin situé près de cette église de Soulac, et appartenant à M^me^ de la Ville d'Arès.

En 1749, les passes du fleuve devenaient de plus en plus mauvaises et préoccupaient vivement l'esprit public (1). L'intendant, M. de Tourny, le lieutenant de l'amirauté, M. de Navarre, une délégation des courtiers maritimes, des capitaines et des pilotes, visitèrent la passe du Garguil, le peyrat des Vaches et la passe de la Jalle. Ils reconnurent que la situation était très fâcheuse et qu'il était urgent d'y remédier. Il fut résolu de démolir tous les *peyrats* qui avançaient dans le fleuve, ramassaient les vases et obstruaient les courants. Un arrêt du Conseil ordonna ces démolitions ainsi que l'arrachement des aubiers plantés sur les rives.

On s'occupa de relever exactement la carte du fleuve, et

---

(1) Arch. de la Gironde, série C, n° 1945.

nous rencontrons après 1750 des documents utiles à consulter. Nous notons les plans ou plutôt les croquis du courtier Lamothe, qui avait gagné la confiance des armateurs, des capitaines, des pilotes, de la Chambre de commerce et de M. de Tourny lui-même. Ils ont le mérite d'indiquer très exactement la situation et la profondeur des passes.

Deux cartes furent dressées, l'une en 1751 par M. Belin, ingénieur de la marine; et l'autre en 1752 par l'ingénieur Magin.

La carte de Belin, suivant le rédacteur du Mémoire du dépôt des cartes de la marine, qui en reproduit la partie de la mer à Pauillac, n'est à vrai dire qu'un croquis qui ne s'appuie sur aucune triangulation. « Malgré l'imperfection de ce document, » ajoute-t-il, on peut en déduire les modifications survenues » depuis 1677. » Nous ne suivrons pas M. l'ingénieur Manen dans ses déductions, parce que nous avons un document de 1753 plus explicite. La carte de Belin a d'ailleurs été vivement critiquée à l'époque de sa confection et plus tard par l'officier de marine Kearney. Elle a été délaissée par le commerce bordelais qui accorda sa faveur aux cartes et aux projets de Magin.

Magin, aidé d'une commission de capitaines et de pilotes nommés par l'intendant et à laquelle était adjoint Lamothe, fut chargé de l'exploration du fleuve. Il dressa une carte générale et neuf cartes partielles. Il lut son rapport le 13 janvier 1753 en présence d'une assemblée convoquée par M. de Tourny et à laquelle assistaient avec MM. de Tourny, de Navarre et de Rostan, un grand nombre de capitaines, de pilotes, d'armateurs et les directeurs de la Chambre de commerce.

Il décrit les bancs de roches des Olives, du Chevrier, de Cordouan, de Montrevel, de la Mauvaise, tous très dangereux; les bancs de sable, qui ne le sont pas moins : mattes du milieu de Cordouan, de l'ancien Ruffiat, les deux mattes aux extrémités du Chevrier, les mattes foraines, le banc de la Pointe de Cuivre, celui de la pointe de la Coubre et le banc ou barre à l'Anglais.

Ces bancs laissent entre eux six passes, mais on ne se sert que de cinq, parce qu'il n'y a pas d'amers pour se guider dans la sixième. S'il était placé des marques à terre pour assurer

cette sixième, elle serait une des plus belles et une des plus commodes de la rivière, eu égard à sa disposition et à sa profondeur.

Les passes dont on se sert sont celles de Grave, de la Porte, de l'Escameau, du Matelier ou de Saintonge, et des Charentais. Il y a une autre petite passe entre Montrevel et Cordouan, appelée la passe des *Fous*, où il n'a été tenté de passer que par le vaisseau *le Montrevel* qui y périt et a donné son nom au rocher où il échoua.

L'ingénieur propose de placer diverses balises pour assurer ces cinq passes, et aussi celle sans nom, et qu'il propose d'appeler de Tourny. Il donne les instructions nécessaires pour ces passes.

Il décrit ensuite le cours de la rivière jusqu'à Bordeaux.

Le navire après avoir traversé la passe entre en rade à Royan ou au Verdon, ou continue sa route. A Royan, pas d'écueils. Au Verdon éviter le banc de Taillefer qui ne découvre jamais. Les Marguerites et le banc de Talmont sont également dangereux quand on veut passer du côté de Saintonge.

Après le banc de Talais, il y a à craindre le gravier de Jau.

Tous ces bancs doivent être munis de tonnes à chaque extrémité.

Le reste du cours de la rivière jusqu'à Pauillac n'est pas difficile. Il y a une chaîne de bancs depuis Goulée jusqu'à trois quarts de lieue de l'île de Patiras, où il n'y a qu'une seule coupure pour communiquer de la côte de Médoc à celle de Saintonge. Elle est à l'est de la maison de M. de Caupos (1), avec trois ou quatre pieds d'eau de basse mer. Il ne faut pas la regarder comme sûre; elle est variable. Il faut poser des tonnes pour les bancs.

A Pauillac, très bonne rade de basse mer avec dix-huit à vingt pieds d'eau.

Jusqu'à Blaye, il y a une passe difficile et dangereuse, la passe de Rouillac formée par le banc de Patiras et celui de l'île du Pâté, qui a cinq pieds d'eau de basse mer, et occasionne de nombreux accidents parce que les pilotes négligent de sonder et qu'il n'y a pas de marque pour indiquer le chenal. Il y a là des balises à poser. « Il serait à désirer, dit l'ingénieur, que

(1) Loudène, près la Maréchale.

» cette passe conservât dix pieds d'eau de basse mer pour » empêcher les retards qu'elle occasionne journellement. Il » arrive souvent qu'un vaisseau, obligé d'attendre le gros » de l'eau, ou plutôt les grandes marées de nouvelle et pleine » lune, a manqué le temps favorable pour sortir, et qu'il reste » souvent plusieurs mois en rade du Verdon pour attendre un » vent favorable. » Deux moyens sont proposés par l'ingénieur : 1° rétrécir la passe par des épis pour lui donner plus de profondeur par la plus grande puissance des eaux à chasser le sable; 2° établir une douzaine de pontons mobiles avec des pompes.

L'ancienne passe du Bec-d'Ambès a cessé d'être navigable depuis que celle du Garguil s'est ouverte sur la côte du Médoc. C'était la plus belle. L'ingénieur propose pour la rétablir d'enlever les peyrats que M. Péreire, baron d'Ambès, a fait établir sur les deux rives de la Garonne et de la Dordogne; de combler la passe du Garguil en y coulant dix ou douze vieux vaisseaux chargés de pierres; ou bien d'y construire des épis transversaux.

De La Grange à Bordeaux, l'ingénieur signale un mauvais passage appelé le *pas*, variable comme la passe de Rostan. Le lit de la rivière est trop large pour entretenir deux passes avec la profondeur d'eau nécessaire; il faut attendre les marées de nouvelle et pleine lune et risquer de manquer le moment de sortir. Il propose de rétrécir le lit par des épis du côté qui regarde la côte de Montferrand afin de porter le chenal de ce côté, et donner plus de force aux courants pour charrier le sable.

La navigation n'est plus interrompue jusqu'à Bordeaux. On trouve cependant un banc qui prend depuis la passe de Rostan jusqu'à la cale du passage de Lormont; il faut y placer des tonnes ou balises.

Le port de Bordeaux conserve de basse mer depuis douze jusqu'à vingt pieds d'eau, mais le général du port est de quinze et dix-sept pieds. La seule incommodité de ce port est l'allongement du banc de la Manufacture qui s'étend du côté de la ville et empêche le commerce de faire usage de cette partie de la rivière. Il est nécessaire de rétrécir, au moyen d'épis, le lit de la rivière.

Les plans et les projets de l'ingénieur Magin furent approuvés

à l'unanimité par l'assemblée qu'avait convoquée M. de Tourny pour toute la partie relative au trajet de la mer à Pauillac; quant à celle de Pauillac à Bordeaux, l'assemblée reconnut l'exactitude des plans et des faits, mais se récusa quant aux travaux proposés et destinés à rétrécir le cours de la rivière, alléguant son incompétence technique, l'incertitude des résultats et le chiffre de la dépense.

M. de Tourny ordonna le 18 septembre 1753 la revision de la carte de Magin. Lorsque celui-ci voulut reviser son travail, les pilotes et les capitaines de navires refusèrent de l'aider dans cette opération. Cependant, en 1757, la correction de la carte paraissait terminée. La carte publiée par le dépôt de la marine porte la date de 1772, ce qui semble indiquer une nouvelle revision.

Entre ces deux époques avait paru, en 1767, la carte dressée par l'officier de marine Kearney.

Les cartes de Belin, de Magin, de Kearney offrent quelques différences au point de vue des passes extérieures.

Dans la carte de Kearney, dont la triangulation paraît d'ailleurs assez exacte, la grande passe du Matelier n'offre que des fonds de 11 mètres, inférieurs à ceux de 1677, mais supérieurs à ceux accusés par Belin; dans la carte de Magin, la passe du Matelier est encore la grande entrée de la Gironde, mais elle n'a plus que des fonds de 8 mètres.

La passe de Graves, un moment fermée et remplacée par celle des Portes, a repris son ancienne position relative, parallèle à la côte du Médoc, sur l'alignement de Saint-Pierre de Royan et du Chay, avec des profondeurs qui ne sont pas inférieures à 8$^{m}$,50.

Mais en résumé, les conditions de la navigation ont été loin de s'améliorer, car les fonds diminuent dans la grande passe du Nord par la Mauvaise, qui a encore plus de 10 mètres, mais qui ne peut être suivie qu'avec des vents d'une direction particulière; et toutes les passes secondaires obligent de passer sur des fonds de 5 mètres à basse mer, et sont par conséquent très dangereuses avec les gros temps du large.

La carte de Teulère (1777-1792) est le dernier document du XVIII$^{e}$ siècle. Elle paraît résumer les travaux faits à cette époque. Le fait le plus important qu'elle signale est l'ouverture définitive de la passe des Charentais, qui existait déjà depuis

quelque temps, mais avec de faibles profondeurs ; elle atteignait 10 mètres, que plus tard elle dépassera beaucoup. Elle remplace la passe du Matelier, qui existe toujours, mais qui s'encombre de hauts fonds. Les deux passes du grand et du petit Escameau sont indiquées, mais elles ne peuvent plus être pratiquées que par de petits bâtiments et par beau temps.

La pointe de Grave est donnée, comme dans la carte de Magin, par la tour du Chay et par Saint-Pierre, mais sans indication de sondages.

Nous venons d'indiquer le mauvais état des passes de l'embouchure et de celles de l'intérieur du fleuve. Le commerce de Bordeaux s'en est, à diverses époques, montré très préoccupé. Si, à partir de 1730, il fallait décharger par allèges à Pauillac les navires calant quinze pieds d'eau ; si les navires d'un tirant ordinaire étaient obligés, pour franchir les passes de Montferrand, du Bec, de Patiras, d'attendre la haute marée de nouvelle ou pleine lune qui augmentait la hauteur des eaux, et de manquer le vent favorable de sortie pour l'attendre quelquefois plusieurs mois en rade du Verdon, il ne paraît pas cependant qu'il ait été exécuté de travaux ayant eu pour résultat d'approfondir ces passes.

Aussi, en 1778, le mal paraissait si grand que les fermiers généraux demandaient la translation de Blaye à Pauillac du bureau d'expédition des navires. « Il a été reconnu depuis » longtemps, disaient-ils, que les vaisseaux qui remontent ou » descendent la rivière de Gironde étaient obligés de s'arrêter » à Pauillac, et d'y décharger leurs cargaisons de bord à bord » avec des allèges. »

Le XVIII^e^ siècle a légué au nôtre l'étude du problème ; mais il ne semble pas que nous ayons encore trouvé la solution complète et certaine.

## § 3. MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

Le mouvement de la navigation de Bordeaux au XVIII^e^ siècle n'a pas encore été retracé, du moins à notre connaissance. Nous avons recueilli des documents assez nombreux pour l'établir d'une manière générale avec une approximation suffisante. Ces documents, qui proviennent de sources diverses,

sont souvent incomplets et quelquefois ne s'accordent pas exactement sur les chiffres.

Ainsi, nous avons sous les yeux trois états contenant le mouvement de 1720 à 1768. Ces documents varient sur le nombre des navires et sur leur tonnage.

Un rapport adressé par l'intendant au ministre un peu avant la paix d'Utrecht, porte le tonnage mensuel total des navires français et des navires étrangers; mais il n'indique pas le nombre de ces navires; un rapport de l'amirauté relatif à l'ancrage des navires distingue les navires français et étrangers parce que le droit d'ancrage n'était pas le même dans les deux cas. Les chiffres concordent mal.

Ainsi, l'état sur l'ancrage nous donne en janvier 1700, pour le tonnage des navires français, 6,881 tonneaux, et pour celui des étrangers, 6,263 tonneaux; ensemble 13,147 tonneaux, tandis que le tonnage fourni par l'intendant est de 13,614 tonneaux. Ces différences de chiffres sont dans l'ensemble peu importantes; mais nous devons les signaler. Nous avons choisi les documents qui donnent le plus de détails, de préférence à ceux qui portent les chiffres par totaux.

Nous établissons ainsi le mouvement maritime de 1700 à 1708 :

| | NAVIRES FRANÇAIS | | NAVIRES ÉTRANGERS | | TOTAUX | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Navires | Tonnage |
| 1700... | » | 55.110 | » | 59.685 | » | 114.795 |
| 1701... | 2.295 | 60.542 | 873 | 93.301 | 3.168 | 153.843 |
| 1702... | 1.432 | 36.243 | 454 | 47.778 | 1.886 | 84.021 |
| 1703... | 1.233 | 31.881 | 115 | 15.686 | 1.348 | 47.567 |
| 1704... | » | » | » | » | » | 72.840 |
| 1705... | 1.416 | 33.376 | 519 | 52.974 | 1.935 | 86.350 |
| 1706... | » | » | » | » | » | 101.869 |
| 1707... | » | » | » | » | » | 111.382 |

Nous avons deux états pour les années 1720 à 1744, qui offrent aussi de légères différences. Ainsi dans l'un le nombre total des navires est porté pour 1720 à 2,910, et dans l'autre à 2,912; en 1721 à 2,489 dans le premier et à 2,480 dans le second.

Voici les chiffres assez complets de 1720 à 1724; à partir de cette époque, nous n'avons que le tonnage total.

| | NAVIRES FRANÇAIS | | NAVIRES ÉTRANGERS | | TOTAUX | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Navires | Tonnage |
| 1720... | 2.072 | 65.473 | 838 | 78.964 | 2.910 | 144.437 |
| 1721... | 1.766 | 55.357 | 724 | 75.795 | 2.490 | 131.152 |
| 1722... | 1.717 | 58.585 | 733 | 71.152 | 2.450 | 129.737 |
| 1723... | 1.880 | 60.719 | 862 | 86.881 | 2.742 | 147.600 |
| 1724... | 1.927 | 64.492 | 951 | 85.831 | 2.878 | 150.323 |
| 1725... | 1.507 | » | 876 | » | 2.383 | » |
| 1726... | 1.599 | » | 603 | » | 2.202 | » |
| 1727... | 1.618 | » | 658 | » | 2.276 | 118.946 |
| 1728... | 1.900 | » | 693 | » | 2.593 | » |
| 1729... | 1.564 | » | 676 | » | 2.240 | 113.658 |
| 1730... | 1.698 | » | 680 | » | 2.378 | » |
| 1731... | 1.769 | » | 776 | » | 2.545 | 131.366 |
| 1732... | 1.601 | » | 697 | » | 2.298 | 122.151 |
| 1733... | 1.585 | » | 618 | » | 2.203 | 120.470 |
| 1734... | 1.399 | » | 622 | » | 2.021 | 111.885 |
| 1735... | 1.525 | » | 616 | » | 2.141 | 117.230 |
| 1736... | 1.702 | » | 628 | » | 2.330 | 132.848 |
| 1737... | 1.724 | » | 689 | » | 2.413 | 138.954 |
| 1738... | 1.474 | » | 644 | » | 2.118 | 131.119 |
| 1739... | 1.351 | » | 697 | » | 2.048 | 134.500 |
| 1740... | 1.712 | » | 351 | » | 2.063 | 118.969 |
| 1741... | 1.955 | » | 492 | » | 2.447 | 167.982 |
| 1742... | 1.624 | » | 471 | » | 2.095 | 155.502 |

A partir de 1743, nous n'avons pas trouvé de documents jusqu'en 1763.

En 1756, quand éclata la guerre avec l'Angleterre, le commerce de Bordeaux fut rudement éprouvé, et un grand nombre de ses navires furent capturés même avant toute déclaration de guerre.

Il en fut pris 29 sortis de Bordeaux et 67 revenant des îles, dont 38 de Saint-Domingue, 16 de la Martinique, 3 de la Guadeloupe, 1 de Québec, 1 de Guinée, et 8 de divers ports des côtes de France. Sur ce nombre de 96, la plus grande partie, 70,

fut prise aux attérages de France, 16 à ceux de Saint-Domingue, 1 en pleine mer, proche Madère, 3 sur les côtes d'Espagne, dont un à l'ancre dans le port, et 6 dans des parages inconnus.

Les autres places de l'Océan firent des pertes analogues. Le Havre perdit 23 navires, Nantes 32, La Rochelle 28, Bayonne 3, soit 86. Saint-Malo et Dunkerque n'avaient mis en mer que des corsaires.

A la paix de 1763 la navigation maritime, interrompue depuis 1756, reprit son mouvement. Elle employait :

| | NAVIRES. | TONNAGE. |
|---|---|---|
| | — | — |
| En 1764..... | 2,436 | 206,743 |
| En 1765..... | 1,031 | 111,478 |
| En 1766..... | 2,468 | 219,179 |
| En 1767..... | 2,011 | 186,450 |
| En 1768..... | 2,086 | 197,720 |

La guerre de 1770 contre l'Angleterre pour l'indépendance américaine amena sa conséquence naturelle, l'interruption de la navigation. Elle ne se continua guère que par les neutres et par le système des passeports.

Avant de terminer ce qui est relatif à la navigation, il n'est pas sans intérêt de rechercher pour quels motifs le nombre des navires de Bordeaux était, pour le commerce avec les contrées voisines, non seulement très inférieur à celui des navires étrangers, mais tellement rare qu'il n'existait pas. Les navires du port de Bordeaux ne faisaient que les transports des côtes de France et des colonies. Aussi la Chambre de commerce constatait que les navires de ce port n'allaient ni en Angleterre, ni en Hollande.

Le droit de 50 sous par tonneau mis depuis Fouquet sur le pavillon étranger, n'avait pas enlevé à celui-ci les transports de l'étranger. L'Anglais et le Hollandais continuaient à venir chercher nos produits en apportant les leurs, et il eût été désavantageux d'exclure leurs navires pour faire profiter les nôtres d'un fret qui aurait alors disparu.

« Il faut sans doute encourager notre navigation, disait le
» Conseil de commerce en 1799, mais n'ambitionnons pas de
» la disputer et de l'enlever aux villes qui possèdent ou qui
» trafiquent de toutes les matières premières qui servent à la

» construction des navires; et qui, par le bas prix de la
» main-d'œuvre ou des salaires, peuvent naviguer avec plus
» d'économie que nous. Si cette navigation leur est prospère
» et les enrichit, bien loin d'en être jaloux nous devons nous
» en féliciter. Nous partageons leurs richesses par une plus
» grande consommation qu'elles feront de nos denrées, de
» celles de nos colonies et de toutes nos marchandises de luxe.
» Ce serait une grande impolitique de les appauvrir; nous leur
» retirerions les moyens de consommer; et l'administration
» doit bien peser les avantages et les désavantages des traités
» de commerce qu'elle sera dans le cas de faire avec toutes les
» puissances du Nord, car c'est de ces traités que doit dépendre
» la prospérité du commerce marchand de la République.

» On se laisse souvent séduire par l'utilité dont le fameux
» acte de navigation de 1660 a été au commerce de l'Angleterre.
» Ce traité était une vengeance que les Anglais voulaient tirer
» de la Hollande dont les vaisseaux voituraient alors presque
» toutes les marchandises de l'Europe. Les Anglais s'étaient
» préparés à disputer cette navigation à leurs rivaux, et ils
» interdirent aux navires étrangers d'introduire dans les ports
» d'Angleterre des marchandises qui n'étaient pas de leur
» propre cru. Ils portèrent par cet acte un coup terrible à la
» marine hollandaise; mais ils avaient des vaisseaux tout prêts
» pour ce service. Nous ne sommes pas dans le même cas
» aujourd'hui, et nous devons dire que nous n'avons pas le
» même intérêt. Les Anglais n'offrent pas chez eux un si grand
» nombre d'articles d'exportation que nous offrions avant la
» Révolution, et ils n'ont pas le même intérêt à inviter toutes
» les nations maritimes à venir commercer chez eux. La
» France, au contraire, offrant un marché immense où tous
» les peuples du Nord venaient se pourvoir, notre intérêt était
» qu'ils y vinssent tous en commun pour nous y vendre leurs
» cargaisons et pour y acheter nos denrées.

» Si nous les eussions portées nous-mêmes, nous les eussions
» vendues moins cher, parce que nous n'aurions eu chez eux
» qu'un acheteur; nous eussions payé plus cher les marchan-
» dises de retour, parce que nous n'aurions eu qu'un vendeur.
» Bien loin de chercher à restreindre la navigation des nations
» du Nord par des actes de navigation comme celui de
» l'Angleterre, nous devons plutôt les encourager toutes

» indistinctement à mener leurs navires, soit qu'ils soient
» chargés des marchandises de leur cru, soit qu'ils apportent
» des productions étrangères à leur sol. La France, riche de
» son sol, peuplée de manufactures,... n'a pas besoin d'un
» commerce de fret qui ne convient guère qu'aux nations
» pauvres, qui n'ont d'autre ressource qu'un commerce d'éco-
» nomie et qui ne peuvent s'enrichir que par les bénéfices du
» transport. »

### Article 2. — *Commerce par contrées.*

Nous allons étudier le commerce de Bordeaux par ports ou contrées de destination.

Nous nous occuperons en premier lieu des côtes de France; en deuxième lieu des colonies françaises et du commerce de Guinée ; en dernier lieu des divers pays de l'Europe.

#### § 1. COTES DE FRANCE.

Nous n'avons pas trouvé tous les renseignements que nous aurions désiré, c'est-à-dire des états annuels indiquant les entrées et les sorties de marchandises.

L'abbé Bellet nous dit que vers 1735 il s'expédiait tous les ans du port de Bordeaux 15 à 20 navires pour Dunkerque, 30 à 45 pour les côtes de France, et 300 à 400 barques pour la Bretagne, La Rochelle, Nantes et Rouen. Il indique également pour ces contrées un mouvement assez important de Libourne et de Bourg. Mais il ne fait pas remarquer que chacun de ces navires et de ces barques exécutait pendant l'année plusieurs voyages d'aller et de retour. Il n'indique ni la nature ni la quantité des denrées expédiées pour ces localités. Comme retours il indique, sans donner les chiffres, des sardines, des harengs, des fromages, de l'amidon, des huiles de navette, des toiles, des merrains, des blés, du seigle, du sel.

Un mémoire présenté le 24 décembre 1746 à M. de Maurepas sur le commerce de Bordeaux avec les côtes de l'Océan nous fournit quelques autres renseignements (1) :

(1) Archiv. de la Gironde, série C, 1639.

« Il sort de Bordeaux pour cette destination une quantité
» de marchandises évaluée à plus de 40,000 tonneaux, en vins,
» eau-de-vie, farines, savons, huiles, résines, draperies, etc.,
» pour lesquelles il est payé au roi, tant de la part des maîtres
» de barques que des négociants chargeurs, à raison de
» 40 sous par tonneau, la somme de 80,000 livres. »

Ce renseignement complète celui de Bellet, qui avait indiqué seulement les marchandises d'entrée; il nous donne l'énumération de celles de sortie. Il nous donne aussi l'évaluation plus exacte des quantités de marchandises d'entrée :

« Pour tout ce qui peut venir de la côte de Bretagne, Poitou,
» Aunis et environs, cela peut aller à 50,000 tonneaux, savoir
» 30,000 en marchandises venant desdits lieux, et 20,000 pour
» les barques venant sur lest. »

D'autres documents nous permettent de contrôler ces indications (1).

Nous avons les états et le tonnage des vaisseaux français de 1720 à 1742. Il nous a été possible, en déduisant le nombre et le tonnage des navires pour les colonies et l'étranger, d'obtenir les chiffres relatifs aux côtes de France. La moyenne du mouvement de ce cabotage est de 1,500 à 2,000 navires avec un tonnage de 45,000 à 60,000 tonneaux, tant à l'entrée qu'à la sortie. Un tiers environ des navires viennent sur lest; mais la plus grande partie sort chargée.

Parmi ces navires, ainsi que nous l'indique un tableau des chargements faits par les courtiers de navires en 1766, les uns, au nombre d'environ 120, ont un tonnage de 100 à 200 tonneaux; ce sont ceux qui figurent sur le registre. Les barques de 10 à 50 tonneaux n'y figurent pas.

L'ensemble du mouvement de 1720 à 1742 donne 36,037 navires de sortie, d'un tonnage de 1,100,000 tonneaux en chiffres ronds, soit de 30 tonneaux par navire.

En 1766, le registre des courtiers énonce une sortie de 24,006 tonneaux de vin, dont 13,860 vins de ville et 10,146 vins de haut, par 113 navires.

Les lieux de destination sont, dans l'ordre d'importance des chargements : Dunkerque, La Rochelle, Nantes, Boulogne, Calais, Brest, Fécamp, Dieppe, Quimper, Rochefort, Bayonne,

(1) Archiv. de la Gironde, série C, 1638.

Vannes, Lorient, Morlaix, Sables-d'Olonne, Hennebon, Tréguier, Auray, Saint-Valéry, Dinan, La Hougue, Redon, Cancale, Saint-Malo, Quimperlé, Marans. Très souvent le lieu de destination est indiqué sous la désignation de côtes de France ou côtes de Bretagne; il en est ainsi pour 44 navires sur 113.

Les courtiers dont les noms reviennent le plus souvent pour ces chargements sont ceux de Delmestre, Jude, Caubet, Giraud, Ferrière.

Si nous comparons le mouvement commercial entre Bordeaux et les côtes de France pendant le siècle dont nous nous occupons avec celui du siècle précédent, nous constatons un accroissement sensible, mais cependant beaucoup moindre que celui que nous constaterons avec les ports de l'Europe, auxquels les produits coloniaux ont apporté de nouveaux articles d'échange.

## § 2. — COLONIES FRANÇAISES.

### *a.* Histoire du commerce des colonies.

Sous le règne de Louis XIV, et suivant l'impulsion de Colbert, la France avait pris une grande extension coloniale, qui semblait présager un développement plus considérable encore, et qui fut au contraire durement réduite par les guerres du XVIII^e^ siècle.

La France possédait dans l'Amérique du Nord un immense territoire arrosé par le magnifique fleuve Saint-Laurent; à l'entrée du fleuve, l'île de Terre-Neuve, qui commandait son embouchure, possédait un banc précieux pour la pêche de la morue. S'étendant à l'ouest le long du Saint-Laurent, l'Acadie ou Nouvelle-France et le Canada, avec Québec et Montréal, occupaient ces vastes régions des grands lacs, et se reliaient avec la grande vallée du Mississipi qui portait le nom du roi Louis, et qui ne s'arrêtait qu'au golfe du Mexique.

Sur le continent du Centre-Amérique, la France avait autour de Cayenne sa part de la Guyane.

Dans les Antilles, elle possédait la Martinique, la Guadeloupe, Sainte-Lucie, Grenade et les Grenadilles, Marie-Galande, Saint-Martin, Saint-Christophe, Saint-Barthélemy, Sainte-Croix et la Tortue. Elle avait d'abord étendu sa protection sur les flibustiers

français qui occupaient la partie occidentale de Saint-Domingue, et pris ensuite possession de cette partie de l'île, dont le côté oriental appartenait à l'Espagne.

En Afrique, au Sénégal, elle possédait l'île de Gorée.

Dans la mer des Indes, elle s'était établie à l'île Bourbon et sur la côte orientale de Madagascar. Elle possédait Surate, Chandernagor, Pondichéry, et cherchait à créer un empire indien.

Le traité d'Utrecht nous avait enlevé dès 1713 l'Acadie et Terre-Neuve, perte qui ne fut pas compensée par un petit établissement au cap Breton.

Vers le milieu du siècle, la France perdit ces vastes contrées de l'Amérique du Nord, dont le temps a démontré l'importance et la richesse, le Canada et le cours du Saint-Laurent, la plus grande partie de la Louisiane et du cours Mississipi. Il ne lui resta que quelques îles dans le groupe des Antilles. Heureusement parmi elles se trouvait la partie française de Saint-Domingue qui allait prendre bientôt un développement considérable.

Un mot à propos de ces deux belles colonies, le Canada et la Louisiane, à jamais perdues.

Le Canada, dont Jean Verrazini avait pris possession au nom du roi François Ier, en 1525; où les Français avaient fondé Québec et Montréal, excitait depuis longtemps les convoitises des Anglais, établis au sud du Saint-Laurent. Il avait été la cause des guerres de 1744 et de 1756. Les Anglais s'en emparèrent en 1760, et firent de sa possession une des conditions de la paix de 1763.

Dès qu'on apprit à Bordeaux les projets de cession de cette colonie, qui depuis plus de deux siècles était devenue française, le commerce s'empressa d'exprimer au roi Louis XV ses inquiétudes et ses regrets, que la Chambre de commerce transmit à M. de Choiseul.

« La paix n'a pas tous nos vœux, écrivait-elle au ministère, » si elle doit nous coûter la cession du Canada.

» Cette colonie, si précieuse par sa situation, relativement à » la sûreté des îles, si utile par la nature de son commerce,... » si redoutable enfin pour nous entre les mains des Anglais, » nous paraîtrait une perte irréparable, et la continuation de » la guerre serait peut-être moins funeste.

» Le Canada fournissait en temps de paix au commerce de » France deux objets considérables. Soixante navires sortaient » chaque année de nos ports pour y transporter les choses » propres à la consommation ; cent cinquante autres y allaient » pêcher la morue. Le chargement de ces soixante vaisseaux » était composé de vins, d'eaux-de-vie, de draperies fines et » communes et généralement de tous les objets de consom- » mation et de luxe. On en peut évaluer le capital à 10 millions, » et à 2 millions le profit qui en résultait. Le produit de ces » chargements était employé partie en lettres sur les trésoriers » de Sa Majesté, et les dépenses qu'exigeait le service du roi » dans la colonie en étaient ainsi acquittées avec d'autant » moins de frais ; partie en pelleteries provenant de la chasse » des sauvages, marchandises qui, devenant en France un » objet de commerce, étaient dans le Canada un objet de liaison » avec ces mêmes sauvages que l'on a toujours employés à » la défense de la colonie ; partie enfin en était convertie en » huile de loup marin et en morues provenant de la pêche des » habitans.

» Tandis qu'un certain nombre de ces vaisseaux transpor- » taient ces objets en France, les autres chargeaient des bois » de charpente qu'ils apportaient aux îles. Ces vaisseaux » faisaient diminuer le prix du fret aux îles... les îles trou- » vaient au Canada le débouché des tafias et des sirops.

» Mais ce n'est pas tout ce que le Canada pourrait fournir. »

Le Canada resta aux Anglais.

De 1749 à 1756 Bordeaux avait expédié pour le Canada et Louisbourg 179 navires, dont 124 pour Québec.

Pendant les mêmes années Marseille en avait expédié 167 et le Havre 333, autant que les deux autres ports réunis.

La plus grande partie de la Louisiane fut cédée à l'Espagne le 3 novembre 1762. Toutefois ce ne fut que le 21 avril 1764 que le gouverneur, M. d'Abbadie, reçut du roi l'annonce de cette cession, qui contenait d'ailleurs quelques conditions favorables aux habitants.

Le gouverneur espagnol n'arriva qu'en 1766, et dès son arrivée mécontenta tellement toutes les classes de la population que le Conseil royal le fit saisir et le renvoya en Europe. Les planteurs et les négociants de la Louisiane, naguère Français, s'adressèrent alors au roi Louis XV, leur ancien souverain, et

le supplièrent d'obtenir du roi d'Espagne l'exécution des conditions de la cession. « Le produit de nos terres et les objets de » notre commerce, disaient-ils, consistent en bois, indigos, » pelleteries, tabac, coton, sucre, brai et goudron. Notre » commerce, ne pouvant plus avoir lieu qu'avec certains ports » d'Espagne déterminés, se trouve anéanti, l'Espagne n'ayant » besoin d'aucun de nos produits... L'Espagne ne reçoit rien, » et n'envoie rien parce qu'elle n'a pas de manufactures. »

Cependant l'Espagne prit, en juin 1769, possession de la Louisiane.

Le commerce de Bordeaux ne considérait pas d'ailleurs la Louisiane comme pouvant donner lieu à un mouvement d'affaires rémunérateur. Il avait exprimé cette opinion lorsque la fameuse Compagnie du Mississipi, fondée par Law, et fondue plus tard par lui dans la Compagnie des Indes, avait voulu tenter les chances du commerce dans cette contrée nouvelle. Le 23 janvier 1731, un arrêt du Conseil accepta pour le roi la rétrocession faite par la Compagnie des Indes de la Louisiane et du commerce exclusif de cette colonie. Le commerce y étant devenu libre, l'intendant engageait les armateurs de Bordeaux à faire des expéditions pour cette contrée, surtout des vivres ; ajoutant qu'ils y trouveraient des bois et des bestiaux pour les Antilles, et aux Antilles un fret de retour pour France. Il offrit une prime de 25 et même de 30 livres par tonneau de vivres ; mais les armateurs répondaient que le pays manquait de marchandises de retour et ne pouvait donner lieu à un commerce utile.

A la même époque où la France cédait la Louisiane à l'Espagne, et se voyait enlever le Canada par l'Angleterre, elle reprenait possession de la Martinique, de la Guadeloupe, de Sainte-Lucie et du groupe des Antilles françaises conquises par les Anglais pendant la guerre, et que la paix de 1763 restituait. C'est avec ce groupe d'îles, complété par Saint-Domingue, que le commerce de Bordeaux continua ses opérations.

Comment, et dans quelles conditions se faisait ce commerce ?

Il reposait tout entier sur ce qu'on appelait un principe, que nul ne songeait à contester, que les colonies ne pouvaient recevoir aucune marchandise ni expédier aucun produit, si ce n'est avec la métropole. Tout commerce direct ou indirect avec l'étranger devait être rigoureusement prohibé.

Ce commerce, exclusivement réservé à la métropole, pouvait d'ailleurs soit être libre pour tous les nationaux, soit être réservé par l'État ou donné en monopole à quelque Compagnie privilégiée; il pouvait s'exercer soit seulement par quelques ports désignés pour l'entrée ou la sortie ; soit librement par tous les ports français.

L'application de ces règlements soulevait quelquefois des questions difficiles à résoudre.

La prohibition de tout commerce direct ou indirect avec l'étranger ne pouvait plus être exécutée alors qu'en temps de guerre la navigation était interrompue avec la mère-patrie ; que celle-ci ne pouvait plus envoyer les navires chargés des objets d'aprovisionnement, ni prendre en retour les denrées des colonies. On était alors obligé d'autoriser les colonies à se pourvoir à l'étranger des farines, des viandes salées et autres objets d'avitaillement, et à vendre en paiement les sucres, l'indigo et le café. Tout au moins fallait-il autoriser le transport par navires neutres, à défaut de navires français.

En temps de guerre, et aussi en temps de paix, la contrebande s'exerçait sur la plus large échelle, favorisée par les colons eux-mêmes dont elle servait les intérêts.

D'autres difficultés étaient soulevées parce que certains ports possédaient le privilège exclusif du transport et de l'entrepôt, et ne voulaient point admettre les autres au partage de ce monopole.

Tout le XVIIIe siècle retentit des plaintes sur la violation des privilèges coloniaux, la concurrence des étrangers et celle des ports non autorisés.

En 1708 les négociants bordelais se plaignaient de ce que certains étrangers, et notamment des Hollandais, établis à Bordeaux mais non naturalisés, faisaient venir à Bordeaux, avec passeports du roi, des vaisseaux hollandais qu'ils chargeaient dans ce port sous pavillon français pour faire le commerce des îles.

On était alors en pleine guerre, et il était nécessaire de porter aux colonies les farines, viandes salées et autres vivres, que ne portaient plus les navires français. Il fut donc permis de porter des vivres sur des navires hollandais et avec des passeports spéciaux; mais les armateurs, sinon tous les chargeurs,devaient être Français, ainsi que l'équipage. On se montra sévère pour

ces justifications. En voici un exemple qui eut lieu quelques années plus tard.

Les négociants associés Bethman et Imbert se plaignaient à la Chambre de ce que, cette année 1742, les fermes leur faisaient payer leur droit de commerce comme étrangers. La ferme reconnaissait bien qu'Imbert était Français; mais elle soutenait qu'il avait perdu cette qualité en s'associant avec Bethman, étranger, né à Francfort-sur-le-Mein; que celui-ci n'avait pu acquérir la qualité de Français, quoiqu'il alléguât être né dans une ville qui prétendait jouir, comme les villes hanséatiques, du bénéfice des régnicoles; être marié avec une Française, et avoir rempli les fonctions de trésorier de l'hôpital; que ces conditions, favorables, il est vrai, ne pouvaient suppléer à la naturalisation et le rendre Français.

Le commerce avec les colonies, interrompu par la guerre jusqu'à la paix d'Utrecht, ne donna pas dès sa reprise les bénéfices que le commerce de Bordeaux espérait. Les débuts furent malheureux, et en 1715 les négociants s'en plaignaient. Tous les armements faits depuis la paix avaient donné des pertes, quelquefois de la moitié du capital. On attribuait ces pertes à ce que le gouverneur et les autorités des îles toléraient et favorisaient le commerce de contrebande avec les Anglais; et aussi aux taxes que le Conseil supérieur de Saint-Domingue avait, de son autorité privée, établies sur les marchandises d'entrée et de sortie.

Le règlement général pour le commerce des îles fut dressé par le roi en avril 1717, et resta la loi des colonies jusqu'à la Révolution de 1789.

Ce règlement n'amena pas la cessation du commerce étranger de contrebande. En 1726, la Chambre envoya au Conseil du roi un mémoire au sujet du commerce très préjudiciable aux Français que les Anglais et les Hollandais faisaient aux îles. Il était de notoriété publique, disait le mémoire, que les Anglais, de concert avec les autorités des îles, avaient établi des entrepôts à Sainte-Lucie, île distante de six lieues de la Martinique. La Chambre demandait que la marine surveillât les côtes avec des croiseurs, et qu'on punît sévèrement ceux qui faisaient cette contrebande et ceux qui la protégeaient.

La Chambre de commerce de Bayonne, moins rigide que celle de Bordeaux, ne s'opposait pas à ce qu'on permît aux

Anglais de porter aux îles les objets que la France ne fournissait pas, tels que les chevaux, les planches et bois de construction, et même quelques menues provisions telles que la volaille; il fallait aussi permettre aux habitants de se défaire de leurs sirops destinés à fabriquer du rhum et du tafia, dont l'entrée en France était interdite pour ne pas nuire aux eaux-de-vie, et dont le marché était dans la Nouvelle-Angleterre; sans cela ces sirops seraient versés sur les sucres bruts au préjudice des négociants et des raffineurs. Ces autorisations furent accordées en 1728.

Pour le reste, les prohibitions furent maintenues, et, pour faire droit aux plaintes, le roi envoya des croiseurs. M. de la Jonquière donna la chasse aux vaisseaux anglais qui se livraient à la contrebande, et en captura plusieurs. Mais le Conseil de la Martinique invalida les prises parce qu'elles avaient eu lieu dans les parages de Sainte-Lucie, île commune entre les deux nations. La Chambre de commerce de Bordeaux fit remarquer que, si l'île était commune, elle ne l'était qu'en ce sens que les Anglais et les Français n'y pouvaient aller que pour y prendre du bois et de l'eau; et que, suivant le traité fait entre le commandant de la Martinique et le commandant du fort anglais à Sainte-Lucie, il était interdit d'y charger aucune espèce de marchandises. L'île de Sainte-Lucie avait d'ailleurs toujours été considérée comme appartenant à la France; et il était utile qu'il en fût ainsi, car si elle appartenait aux Anglais, ceux-ci pourraient s'en servir pour nous faire beaucoup de mal en temps de guerre, et pour y organiser en temps de paix une concurrence ruineuse pour notre commerce (1727).

Enhardis par l'impunité, les contrebandiers anglais continuaient avec succès leur commerce interlope. En 1730, dix navires anglais et deux hollandais apportèrent à la Martinique des chargements de bœuf salé, de vivres et d'objets manufacturés, pendant que deux pataches anglaises y débarquaient 200 nègres. Ils emportèrent des sucres, et firent baisser le fret des deux tiers.

Les plaintes se renouvellent sans cesse contre les étrangers. En 1739, en 1740, c'est à Saint-Domingue que la contrebande se montre plus active. Le Conseil général de Saint-Domingue répond qu'il n'a pas de navire garde-côtes.

En 1744, au moment où la guerre allait éclater, on chargeait publiquement à Rotterdam pour les colonies françaises. Les Chambres de commerce de Bordeaux, de Bayonne, de La Rochelle, de Nantes, s'émeuvent de ce que ces chargements se font avec l'assentiment du gouvernement français qui a accordé des passeports. M. de Maurepas répondit qu'il avait en effet, à cause de la guerre, accordé des passeports à six navires hollandais, pour le service du roi, mais que cela n'arriverait plus. Cependant la contrebande hollandaise, cette fois sans passeports, continuait à la Martinique; et, en 1747, M. de Maurepas donna des ordres pour interdire tout accès des navires neutres aux îles du Vent; peu après, le roi envoya plusieurs navires et frégates avec la double mission de protéger jusqu'aux débouquements la sortie des navires marchands et d'y croiser contre les forbans et les interlopes.

En 1748, après la paix d'Aix-la-Chapelle, M. de Rouillé envoya de nouveaux croiseurs pour donner chasse aux contrebandiers; ce qui n'empêcha pas les Anglais, dès 1749, d'introduire à Saint-Domingue et à la Martinique beaucoup de marchandises qui obtenaient la préférence sur celles de France parce qu'ils les vendaient à meilleur marché. Ils enlevaient l'indigo à mesure de la récolte. Et ils avaient soin d'entretenir leurs frégates garde-côtes pour prévenir dans leurs possessions le commerce clandestin qu'auraient pu faire les Français.

La guerre maritime recommença en 1756, et le Conseil du commerce proposa de permettre aux neutres d'apporter des vivres aux colonies. Les députés du commerce avaient même demandé la liberté complète du trafic des colonies avec les étrangers amis de la France. Ils se fondaient sur le haut prix des assurances pour compte français, et sur l'impossibilité d'armer un nombre de navires suffisant, à raison du manque de matelots pour les navires marchands, tous les matelots étant employés au service du roi ou sur les corsaires de course.

La Chambre de commerce de Bordeaux estima ces propositions contraires au bien du commerce de France, et propres à amener la perte totale de la navigation française; elle dit que celle-ci, par le prix des assurances, la dépense des armements, le nombre des équipages, l'artillerie, les munitions, et toutes les dépenses qu'elle est obligée de faire, ne peut entrer en concurrence avec la navigation des neutres, qui n'ont pas

besoin de tous ces frais pour faire le commerce des colonies. Ce serait amener la déperdition des vaisseaux français dans les ports de France, l'inaction totale des débouchés des produits du sol et de ceux des fabriques.

Les puissances de la ville, l'archevêque, le gouverneur, le maire et les jurats, l'intendant, promirent leur appui. Nantes, La Rochelle, Rouen, Lille, Saint-Malo, Bayonne, Marseille, Lyon, se joignirent à Bordeaux.

« Il est faux, disait la Chambre de commerce de Bordeaux » dans le mémoire qu'elle envoyait au contrôleur général, au » ministre de la marine, au ministre des affaires étrangères, » au garde des sceaux, que le ravitaillement des colonies » soit impossible. Il est parti de ce port vingt vaisseaux depuis » trois mois; il y en a trente qui vont partir de ce port seul. Les » marchandises aux colonies sont à des prix aussi modérés » qu'en temps de paix. »

Le garde des sceaux reçut très bien MM. Lamestrie et Jarreau, délégués de la Chambre, et leur dit que le roi n'agissait qu'en vue de l'approvisionnement des colonies et du débouché de leurs denrées; que, puisque le commerce de France s'en chargeait, il délivrerait aux Chambres de commerce elles-mêmes des passeports pour, dans le cas d'urgente nécessité, permettre de se servir des navires neutres; les Chambres devant distribuer elles-mêmes ces passeports.

Après la paix de Paris, en 1763, les plaintes contre le commerce interlope recommencèrent, non seulement de la part des armateurs bordelais, mais encore de celle des négociants établis aux îles. Une lettre du 27 mars 1765, des négociants de Port-au-Prince à ceux du Cap, annonce qu'ils sont d'accord pour interdire le commerce des étrangers. Il en était de même à la Guadeloupe et à la Martinique.

La Chambre de commerce de Bordeaux qui, de 1761 à 1763, avait protesté énergiquement contre l'introduction aux colonies de nègres de traite étrangère, parut un peu moins exclusive le 2 mai 1765 dans un *Mémoire sur l'étendue des lois prohibitives du commerce dans nos colonies*.

Elle formula nettement le principe : « La destination des » colonies est de consommer les produits de la métropole, et » de vendre à celle-ci exclusivement leurs produits. » Mais elle reconnut que certaines circonstances pouvaient y apporter des

modifications et permettre, même aux étrangers, de faire des approvisionnements de vivres, de faciliter l'introduction des nègres, et d'acheter aux habitants les rhums, tafias et sirops, dont les Français ne voulaient pas. Mais ces exceptions devaient être extrêmement rares.

Le 25 novembre 1775, un mémoire fut adressé par la Chambre à M. de Sartines « sur ce qu'il est nécessaire et indispensable » d'interdire tout commerce étranger avec les îles ». Il pose aussi nettement le principe que celui de 1765 : « Les colonies » appartiennent à la France; elles sont faites pour la » métropole. »

En 1784, après la paix entre l'Angleterre, les États-Unis et la France, sous l'influence d'idées économiques nouvelles, un arrêt du Conseil, à la date du 30 août, ouvrit aux étrangers le commerce des colonies françaises, et y autorisa l'entrepôt de certaines de leurs marchandises.

Grand émoi parmi les négociants des ports de l'Océan.

La Chambre de commerce du Havre se récria sur ce que permettre ce commerce aux étrangers était nuire à tout le monde en France. « Les Français, disait-elle, sont les premiers » qui ont établi des manufactures. La révocation de l'édit de » Nantes porta notre industrie chez les puissances étrangères. » La France perdit en outre la plus grande partie de ses » colonies ; en moins d'un siècle on lui enleva l'Acadie, » Terre-Neuve, Saint-Christophe, Louisbourg, le Canada, la » Louisiane et Grenade. L'article 1er de la loi ouvre des » entrepôts aux îles. Les étrangers pourront y porter et y » prendre diverses marchandises. C'est là un grand préjudice, » surtout pour le bœuf salé, la morue et le poisson salé, le » charbon de terre, la résine, le goudron, toutes marchandises » d'encombrement favorables au fret. Les colonies sont faites » pour la métropole ; ce que la métropole ne produit pas ne doit » pas moins être l'objet de son commerce direct avec elles. »

La Chambre de commerce de Bordeaux n'était pas moins explicite :

« L'arrêt du 30 août 1784, qui a permis l'entrepôt aux » colonies des marchandises étrangères, frappe l'agriculture, » les manufactures, la navigation. *On a sacrifié la France* » *aux colonies.* »

Ce mémoire, fait en 1788, fournit les détails : « Les navires

» français emportaient le charbon de terre nécessaire aux
» colons. Il fallait 120,000 barils de bœuf, soit 15,000 tonneaux,
» ou 75 navires de 200 tonneaux. Notre ville n'en a expédié
» en 1785 que 18,000 barils; en 1786 moins de 15,000. Les
» colons le paient plus cher : au lieu de 80 livres, il est à 110 et
» 120 livres.

» Les navires venant d'Irlande, qui apportaient le bœuf à
» Bordeaux, emportaient nos vins. Le commerce perdra en
» outre le fret de retour des îles, soit 40,000 barriques de sucre.

» Les farines anglaises abondent aux colonies, quoique
» défendues. On a fraudé jusqu'à les introduire en sacs comme
» chaux en poudre. De sorte que notre baril de farine, pesant
» 180 livres, revient dans les colonies, avec les frais et le
» change de l'argent, à 70 livres 10 sous, et on ne le vend
» depuis dix-huit mois que de 45 à 55 livres.

» Les îles anglaises sont pleines des marchandises de nos
» colonies. L'île de Saint-Barthélemy, qui ne produit pas de
» sucre, en expédie des cargaisons entières. On ne construit
» plus de navires, et nous avons disette de matelots.

» *Il faut revenir aux principes, et défendre le commerce*
» *aux étrangers.* »

Nous venons d'indiquer les atteintes que la contrebande étrangère faisait subir au monopole colonial. Ajoutons que ce monopole était encore en butte aux rivalités jalouses des ports français.

Tous les ports de France n'avaient pas la faculté de faire le commerce des îles. Les règlements fixaient les ports de départ et ceux d'arrivée. Marseille et Dunkerque étaient deux ports francs et par suite prétendaient être admis au trafic colonial. Les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Cette étaient seuls désignés dans le règlement de 1717.

Dès l'année suivante, les négociants de Bordeaux se plaignaient que ceux de Marseille envoyaient leurs vaisseaux aux îles d'Amérique au mépris des prohibitions portées au règlement d'avril 1717. Leur député au Conseil de commerce, Fénelon, leur répondait que le règlement ne parlait pas, il est vrai, de Marseille pour lui permettre le commerce des îles, mais qu'il ne lui le interdisait pas; et que Marseille, de même

que Dunkerque, étant port libre, pouvait réclamer certains avantages sur les autres ports, et qu'il fallait y aviser.

Les chargeurs et armateurs de Bordeaux renouvelèrent leurs plaintes en 1727, et firent un mémoire contre la permission abusivement accordée aux ports de la Méditerranée de faire le commerce des îles, qui devait être réservé à ceux de l'Océan. Ce mémoire, envoyé à tous les ports de l'Océan pour demander leur adhésion, ne fut pas favorablement accueilli. Nantes, La Rochelle, Saint-Malo, répondirent que tous les Français pouvaient faire le commerce de l'Océan comme celui de la Méditerranée, et que ce qui était beaucoup plus utile, c'était d'empêcher aux îles le commerce des Anglais.

Le petit port de Saint-Valéry-sur-Somme voulut, vers 1740, goûter au commerce des îles. Bordeaux, Nantes, La Rochelle, Saint-Malo, Bayonne, firent rejeter sa demande, qui fut cependant accueillie dix ans après, ainsi que celle des Sables-d'Olonne.

Dunkerque avait reçu l'autorisation officielle en 1721. La Chambre de Bordeaux en demanda la révocation en 1749, parce que ce port tirait d'Angleterre, de Hollande et de Flandre une grande quantité de marchandises prohibées qu'il vendait aux îles, au grand détriment des manufactures françaises.

La Chambre mandait à la même époque à M. Carton, son député, que les négociants de Marseille, à qui le commerce des îles avait été permis à certaines conditions, avaient tellement franchi les limites qui leur avaient été prescrites, qu'ils n'en reconnaissaient plus aucune. Elle signalait le nombre et la grandeur des navires de Marseille, la facilité pour eux d'apporter aux colonies des marchandises prohibées qu'ils recevaient à Marseille à cause de la franchise du port, tandis que l'Océan ne pouvait porter que des marchandises du cru de France. Ils vendaient à bas prix des toiles peintes du Levant. Ils se procuraient en fraude de l'argent monnayé d'Espagne, et s'en servaient pour acheter les denrées des colonies, que les planteurs préféraient vendre et livrer à eux qu'à d'autres, même lorsque ces marchandises étaient déjà l'objet de ventes et d'engagements pour payer les dettes des habitants, mais non encore suivis de livraison.

Le commerce de l'Inde, c'est-à-dire des îles de France et de la Réunion et celui de Pondichéry et de Chandernagor, avait été

concédé à une Compagnie privilégiée et n'intéressait pas le commerce de Bordeaux. Il ne devint libre qu'en 1767 et pour une courte période de temps, jusqu'en 1786, époque à laquelle fut reconstitué le monopole de la Compagnie des Indes. Pendant ces quelques années les Bordelais firent des expéditions d'essai, qui auraient pu devenir plus importantes, si elles n'avaient été arrêtées.

NAVIGATION

*b.* **Mouvement du commerce avec les colonies.**

La navigation pour les colonies françaises employait chaque année une centaine de navires du port de Bordeaux dans la première moitié du siècle. Ce nombre doubla de 1740 à 1756, et tripla de 1763 à la fin du siècle. Cette navigation ne commença guère qu'en 1715, après la paix d'Utrecht. Les premières années donnèrent des pertes. En voici le mouvement depuis 1720 jusqu'en 1742 :

| ANNÉES | NAVIRES | TONNEAUX | ANNÉES | NAVIRES | TONNEAUX |
|---|---|---|---|---|---|
| 1720.... | 74 | 6.882 | 1732.... | 111 | 13.415 |
| 1721.... | 91 | 8.645 | 1733.... | 117 | 14.006 |
| 1722.... | 120 | 11 040 | 1734.... | 119 | 14.510 |
| 1723.... | 89 | 8.366 | 1735. .. | 115 | 18.520 |
| 1724.... | 103 | 9.682 | 1736.... | 129 | 18.520 |
| 1725.... | 81 | 8.424 | 1737.... | 115 | 16.030 |
| 1726.... | 85 | 8.907 | 1738.... | 125 | 18.665 |
| 1727.. . | 78 | 8.315 | 1739.... | 128 | 20.565 |
| 1728.... | 104 | 10.250 | 1740.... | 99 | 16.290 |
| 1729.... | 105 | 10.425 | 1741.... | 127 | 22.884 |
| 1730.... | 121 | 13.190 | 1742... | 99 | 19.280 |
| 1731.... | 111 | 21.875 | | | |

La navigation coloniale, interrompue par la guerre, reprit en 1748 jusqu'en 1756 où commença une nouvelle guerre contre l'Angleterre. De 1748 à 1756 le nombre des navires avait presque doublé. La traite des nègres, de 1720 à 1737, n'avait employé qu'un navire par an. On en voit 2, 3, 4 et, en 1741, jusqu'à 9.

Voici l'état de sortie des navires de Bordeaux pour les colonies :

| Années. | St-Domingue. | Martinique. | Guinée. | Québec. | Louisbourg. | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1749.... | 64 | 92 | 6 | 12 | 4 | 178 |
| 1750.... | 46 | 54 | 5 | 16 | 6 | 127 |
| 1751.... | 61 | 61 | 2 | 8 | 6 | 138 |
| 1752.... | 56 | 60 | 11 | 21 | 7 | 155 |
| 1753.... | 67 | 63 | 2 | 17 | 12 | 161 |
| 1754.... | 70 | 77 | 9 | 21 | 11 | 188 |
| 1755.... | 87 | 65 | 2 | 29 | 9 | 192 |
| 1756.... | 54 | 45 | » | 4 | » | 103 |

Il n'est pas sans intérêt de comparer le mouvement maritime colonial du port de Bordeaux à cette époque avec celui des autres ports français.

| Années. | Bordeaux. | Nantes. | La Rochelle. | Marseille. | Le Havre. | Bayonne. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1749... | 178 | 128 | 59 | 20 | 50 | 12 |
| 1750... | 127 | 106 | 39 | 12 | 45 | 12 |
| 1751... | 138 | 81 | 32 | 35 | 54 | 6 |
| 1752... | 155 | 117 | 47 | 19 | 41 | 12 |
| 1753... | 161 | 118 | 33 | 8 | 47 | 14 |
| 1754... | 188 | 111 | 44 | 38 | 49 | 17 |
| 1755... | 192 | 63 | 36 | 35 | 47 | 17 |

Nous n'avons pas les chiffres de Dunkerque et de Saint-Malo (1).

Nous n'avons pas retrouvé les chiffres exacts du nombre des navires employés à la navigation des colonies depuis 1756.

Après la guerre de 1756 à 1763, qui l'avait considérablement réduit, ce nombre reprit sa progression croissante, et ne tarda pas à atteindre en 1782 le chiffre de 310.

Il était d'ailleurs proportionnel à l'importance et à la valeur des cargaisons dont l'importance allait croissant.

Au mois de janvier 1782, il y avait dans le port de Bordeaux 65 navires sous pavillon neutre à destination des îles, dont 44 étaient français. Les navires étrangers étaient cependant chargés aussi par des négociants de Bordeaux, parmi lesquels Cardon, Salis, Harel, Coppinger, Gravier, Bethman et fils,

(1) Archives de la Gironde, série C, nos 1638, 1686 à 1692.

Alauze, Withfood. Les navires français avaient pour chargeurs principaux Brizard, Grandmaison, Dussumier, Labat, Silvius, Dubédat, Eyma, Soulié, Princeteau, Molinié, Gorse, Jacob Schyler, Tanaïs, Mareilhac, Guestier, Couturier, Saint-Pierre, Paul Nayrac, Lemesle, Ristaud, Lalanne, etc.

Il y avait sur les chantiers de construction 17 navires de 300 à 800 tonneaux.

Quand la paix fut conclue, le port de Bordeaux avait avec les colonies, en 1786, un mouvement de 276 navires et 91,357 tonnes; en 1788, de 232 navires et 93,216 tonnes. Parmi les armateurs, nous remarquons les noms de Bonnafé frères, F. Seignoret, Cabarrus et fils, Sorbé et fils, Cochon Troplong et Cie, Coppinger père et fils, Thouron frères, Bonus, Rombert Bapst et Cie, Fontémoing, Changeur, Camescasse, Letellier, Journu frères, Tauzia, outre ceux que nous avons déjà nommés.

### *c.* Commerce de Guinée. Traite des nègres.

L'esclavage, qui a existé autrefois dans toutes les parties du monde, qui s'est pratiqué en Afrique dès les temps les plus reculés, a pris dans cette contrée une extension considérable lorsqu'après la découverte du nouveau monde, il fut reconnu que dans les contrées des tropiques la race africaine avait une constitution particulière qui lui permettait de supporter sous ces climats les travaux les plus rudes, impossibles aux hommes de toute autre origine.

Dès 1508, les Espagnols avaient transporté des nègres à Saint-Domingue. Les Anglais suivirent bientôt cet exemple; et sous Louis XIII quelques marins français, mais en très petit nombre, les imitèrent. Le commerce des esclaves était d'ailleurs alors autorisé par l'Église chrétienne et par les gouvernements: les noirs, étant idolâtres, n'avaient pas droit à la liberté.

La France cependant se vantait de la liberté naturelle de ses habitants, constatée par leur nom lui-même, et proclamait que sur son territoire tout homme devait être reconnu libre. En 1571, un marchand normand, qui avait acheté des esclaves maures en Barbarie, vint à Bordeaux et les offrit en vente. Le procureur du roi au Parlement le traduisit devant la Cour,

et requit que ces esclaves fussent remis en liberté : « la France, » dit-il, ne reconnaissant pas d'esclaves ». Et il fut ainsi ordonné par le Parlement.

Mais cette doctrine ne s'appliquait pas aux colonies. Celles-ci demandaient des travailleurs noirs pour leurs cultures comme les cultivateurs français demandaient des bestiaux de labour; et les vaisseaux français qui seuls avaient le droit d'approvisionner les colonies, leur apportaient les nègres comme tout autre article de commerce.

La traite des nègres composait la plus grande partie de ce qu'on appelait le commerce de Guinée, qui avait aussi pour objets la poudre d'or et l'ivoire ou morphil. Ce commerce s'exercait sur l'immense côte occidentale d'Afrique, depuis le cap Vert jusqu'au cap de Bonne-Espérance.

Le commerce de Guinée fut d'abord réglé par une déclaration du roi, datée de 1716. Il était libre pour les négociants de Rouen, Nantes, La Rochelle et Bordeaux (1). Il était favorisé par l'exemption des droits de sortie pour les marchandises qui y étaient destinées, et en outre par la faculté d'y employer et transporter les marchandises étrangères dont l'entrée était interdite en France, et de les entreposer à Bordeaux et dans les autres ports pour y attendre le moment favorable à leur exportation pour la côte d'Afrique.

Cette liberté de commerce fut bientôt restreinte. Les arrêts du Conseil du 10 janvier 1719 et du 27 septembre 1720 accordèrent à perpétuité, à la fameuse Compagnie des Indes formée par Law, le privilège exclusif du commerce des noirs à la côte d'Afrique depuis le Sénégal jusqu'au cap de Bonne-Espérance. Le roi accordait une gratification de 13 livres par tête de noir importée aux îles françaises d'Amérique.

Le port de Bordeaux avait expédié en 1717 un seul navire pour Guinée, le *Saint-Jean-Baptiste*, de 70 tonneaux et douze hommes d'équipage; mais il n'est pas certain qu'il ait fait la traite des noirs, car la Chambre de commerce n'indique qu'à la date de 1730 l'armement du premier navire destiné à cet emploi. La Chambre, interrogée par le ministre, M. de Rouillé, lui disait : « Le commerce et les armements pour la côte de

---

(1) Arch. de la Gironde. Ch. de comm., Reg. B, Délibér., f° 30. Reg. des mémoires, n° 2, f° 26.

» Guinée ne sont devenus que depuis peu d'années familiers à » notre port. » Le navire *l'Union*, capitaine Brousse, en février et mars 1730, paraît être le premier. Le même navire, en 1731 et 1734, acheta des noirs au gouvernement anglais au cap Gorse. Le capitaine Moreau acheta des noirs et de la poudre d'or en 1736.

Cependant, dès 1730, la Chambre de commerce de Bordeaux, comme celle de Nantes, se plaignait de ce que les Anglais venaient vendre des nègres aux colonies. Nous ne trouvons qu'un chargement en 1738 et un autre en 1740.

A partir de cette dernière époque, le mouvement est plus important. La Compagnie des Indes avait accordé aux particuliers l'autorisation de faire le commerce de Guinée moyennant une redevance qu'elle fixa en 1739 à 10 livres par tête de nègre. Un arrêt du Conseil du 30 septembre 1741 permit aux armateurs des ports pouvant faire le commerce des colonies d'Amérique, mais qui jusque-là n'avaient pas été autorisés à faire celui d'Afrique, d'armer pour la côte de Guinée en se conformant aux règlements spéciaux.

Ces règlements, comme nous l'avons dit, accordaient le droit d'employer des marchandises étrangères prohibées en France. Une ordonnance de 1728 déterminait celles qu'il était défendu d'acheter. La faculté d'entrepôt avait été accordée. En 1740, des difficultés furent soulevées par les fermiers du domaine. Le commerce prétendait, à l'encontre des fermiers, que toutes les marchandises non prohibées par l'ordonnance de 1728 étaient libres, et exemptes de droits pour ceux qui faisaient le commerce de Guinée avec la permission de la Compagnie des Indes. D'autre part, la ferme ne voulait accorder que six mois d'entrepôt, ce que les négociants trouvaient insuffisant.

La question d'entrepôt fut réglée par un arrêt du Conseil du 2 octobre 1742; il ordonna que l'entrepôt fût réel et non fictif; que les magasins et commis d'entrepôt fussent à la charge du commerce; et fixa à quatre ans la durée de l'entrepôt.

Les difficultés relatives aux marchandises prohibées recommencèrent en 1743 avec M. de Pressigny, agent des fermiers généraux, pour les étoffes et notamment celles de coton des Indes. Les négociants disaient qu'ils achetaient ces étoffes et ces toiles à la Compagnie des Indes elle-même, aux ventes publiques qu'elle opérait en Hollande et en Allemagne, et

répétaient que l'arrêt du Conseil du 7 septembre 1728 était la loi, et que, puisqu'il avait fixé les marchandises prohibées, les autres étaient libres. Rouen, Nantes, La Rochelle, soutenaient les mêmes intérêts (1).

En 1748, les fermiers généraux voulurent imposer un droit de sortie pour les eaux-de-vie chargées pour Guinée, malgré les lettres de 1716, réglant le commerce d'Afrique, et exemptant des droits de sortie les marchandises qui y étaient employées. « De tous les commerces maritimes, écrivait la Chambre de » Bordeaux au contrôleur général, il n'en est point de plus » hasardeux que celui de la troque des noirs. On a vu des » négociants perdre plus que leur capital sans autre accident » que la mort naturelle; et cependant il n'en est pas qui » mérite plus de faveur et de protection..... Sa Majesté, par » les faveurs qu'elle lui a accordées, a reconnu combien » ce commerce était utile à l'État et à cette province. » Le 15 novembre 1748, il fut décidé au Conseil que les eaux-de-vie seraient exemptes de droits de sortie (2).

A diverses reprises les Français s'étaient plaints des difficultés que leur suscitaient les Anglais à la côte de Guinée pour acheter des nègres et en opérer le chargement, notamment au port d'Amabou, où les Anglais prétendaient avoir le droit exclusif de traiter. D'autres rivalités étaient venues des Hollandais. La Chambre de commerce de Bordeaux réclamait la liberté pour toutes les nations. M. de Maurepas écrivait à la Chambre que le roi faisait appuyer ses réclamations par l'ambassadeur de France.

L'importance de la traite pour les ports de France est marquée par les chiffres suivants :

De 1750 à 1756, il fut transporté, par 263 navires, le nombre de 73,222 nègres; soit, année commune, 44 navires et 12,204 nègres.

D'après les registres des navires négriers tenus à Paris, de 1728 à 1760, la traite avait été faite par 723 navires, qui avaient apporté aux îles 203,522 têtes de nègres, vendues 201,944,306 livres 4 sous 1 denier, ce qui représentait environ 1,000 livres par tête. Le relevé du sucre terré venu des îles et provenant de

---

(1-2) Archiv. de la Gironde. Chambre de comm. Rég. des délibér. D, f° 175; — Rég. des lettres, 4.

la traite, s'élevait à 327,750 quintaux : ce qui donne le poids de 160 livres de sucre pour chaque nègre.

Les armements négriers de 1762 à 1764 avaient compris 149 navires, dont : Nantes, 76; le Havre, 19; Saint-Malo, 15; Dunkerque, 10; Bordeaux, 10; Honfleur, 7; La Rochelle, 5; Marseille, 4; Vannes, 2; Bayonne, 1.

Bordeaux avait eu, de 1737 à 1740, deux ou trois négriers par an; en 1741, 9; en 1742, 5; en 1753, 11; en 1755, 9; en 1762 et 1764, 5 par an; un arrêt du Conseil du 21 mars 1768 nous donne le chiffre pour 1767 : « Le roi étant informé que » les négociants de Bordeaux se livrent avec beaucoup de zèle » au commerce de la traite des nègres; que du 30 août 1767 » au 4 octobre de la même année, ils ont armé 7 navires » pour la côte de Guinée; qu'ils en ont 6 en armement; qu'ils » peuvent introduire 5,190 nègres aux colonies; Sa Majesté, » désirant seconder ces efforts, leur accorde le même traitement » qu'aux négociants de Saint-Malo, du Havre, de Honfleur et » autres ports, c'est-à-dire l'exemption du droit de 10 livres » par tête de nègre introduit aux îles. »

Le 31 juillet 1767, un arrêt du Conseil avait révoqué le privilège de la traite des nègres dont jouissait la Compagnie des Indes, et proclamé la liberté pour tous les négociants de faire la traite des noirs. Les 10 livres par tête de nègre payées précédemment à la Compagnie des Indes auraient fait retour au roi, qui en accordait l'exemption.

Plus tard, le 26 octobre 1785, on accorda des primes pour l'importation des nègres.

En 1785, Bordeaux armait 15 navires pour la traite.

On calculait qu'un navire pouvait recevoir un nègre par tonneau de contenance. Quelquefois, quand le navire était grand, on le chargeait davantage; on casait, par exemple, 600 nègres sur un navire de 500 tonneaux. Mais c'était le plus souvent une mauvaise spéculation, par ce que la mortalité était plus grande. Dans les circonstances les plus favorables, plus de 25 pour 100 des captifs périssait dans le voyage, et une même proportion pendant la période d'acclimatation aux îles. A peine, au bout d'un an, restait-il vivant les trois huitièmes du nombre de ceux embarqués à la côte d'Or (1).

(1) Schérer. *Hist. du Commerce.*

Voici le compte d'armement fait à Bordeaux en 1765 d'un navire de 500 tonneaux pour la traite :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Coût du navire pour 500 nègres................ | | 50,000 l |
| 2° Vivres venant de l'étranger : bœuf salé. | 4.922 l | |
| Complément de vivres et d'armement.. | 43,578 | |
| | | 48,500 |
| 3° Cargaison, marchandises françaises et étrangères. | | 144,000 |
| Total............ | | 242,500 l |

pour le coût de la mise hors du navire.

Sur ce chiffre l'étranger a fourni :

| | | |
|---|---|---|
| Pour l'armement...................... | 4,922 l | |
| Pour la cargaison..................... | 46,406 | |
| | | 51,328 l |
| Le commerce, manufactures et produits français.... | | 191,172 |
| Total............ | | 242,500 l |

La traite se faisait à la côte, troc pour troc, nègre contre marchandises. Ces marchandises étaient spéciales, et leur tarif en monnaie de compte était établi pour la valeur des nègres et des denrées qu'elles payaient. Il fut envoyé, le 7 juillet 1787, au maréchal de Castries un « état des marchandises de » traite nécessaires au cap Laho pour y traiter des captifs, » du morphil, de la cire et de l'or, et leur valeur à la côte ».

La monnaie était l'once, valant 80 livres et divisée en 16 parties que les nègres nommaient « aqué ». L'aqué valait un écu d'or ou 5 livres.

Les articles de traite étaient les spiritueux, les étoffes et les armes. Une *ancre* d'eau-de-vie, mesure de 24 à 30 pintes, valait 40 livres; un panier d'anisette, 20 livres; une pièce mouchoirs de Cholet, 40 livres; une pièce guiga de 12 aunes, une pièce guinée, une pièce indienne rouge et blanc, un canadéry, 50 livres chaque pièce. Quant aux armes, un fusil de traite, baguette de fer, était coté 20 livres; un fusil boucanier, 60 livres. Les balles de plomb, la poudre, les pierres à fusil, complétaient l'armement.

En général, un bel esclave jeune et robuste se vendait sur le pied de 500 livres en marchandises fixées à ces prix; et parmi ces marchandises il fallait toujours un fusil. Les nègres

préféraient le fusil dit boucanier. En 1732, M. de Maurepas avait essayé de leur faire acheter des fusils de grenadiers; mais ils n'en voulurent pas. Ces fusils étaient habituellement fournis par la Hollande; il était défendu d'en acheter en Angleterre, mais ceux achetés en Hollande venaient des fabriques anglaises. L'achat en Hollande avait été autorisé par les lettres de 1716, tandis que la prohibition des fusils anglais avait été obtenue sur les réclamations des fabriques françaises de Saint-Étienne et de Tulle.

Les fusils anglais introduits en Hollande y recevaient la marque hollandaise ou flamande, et se vendaient 9 livres 4 sous la pièce, tandis que les fabricants de Saint-Étienne tenaient les leurs, de qualité inférieure, à 11 et 12 livres. « Il faut néces-
» sairement un fusil dans les pièces qui déterminent l'achat
» d'un nègre, disait la Chambre de commerce en 1753, et il faut
» nous mettre au pair avec les Anglais qui nous excluraient
» de ce commerce. Le fabricant anglais se nomme Ainsfel; il
» est soutenu par des millionnaires, et ne vend les fusils pris
» à l'usine que 7 livres et quelques sous. Un de nos négociants
» a pris 500 fusils de Saint-Étienne. On n'en a pas voulu un
» seul. »

La valeur des chargements faits pour les îles nous est donnée par les feuilles de la Chambre de commerce de 1733 à 1777. Le coût, année moyenne, était de 5 à 600,000 livres. Il tomba à 55,525 livres en 1758, pendant la guerre; aucun chargement n'eut lieu avant la paix de 1763. A cette époque, 10 navires de Bordeaux emportèrent en Guinée pour 1,160,265 livres de marchandises de troque; 1,408,904 livres en 1772; 1,379,095 livres en 1774; 1,350,007 livres en 1777.

### § 3. — COMMERCE DE BORDEAUX AVEC LES NATIONS ÉTRANGÈRES.

Nous allons étudier ce commerce en allant du Midi au Nord.

#### *Italie. Savoie. Suisse.*

Les chiffres que nous avons recueillis pour ces lieux de destination sont quelquefois distincts, mais parfois confondus. Une partie du commerce se faisait par le canal de Languedoc à la foire de Beaucaire; une autre partie par les villes de

Narbonne, d'Agde, de Cette et de Marseille; la dernière partie directement par mer et principalement par les ports de Gênes, Venise, Trieste et Naples.

Les marchandises exportées consistaient principalement en indigos, cafés et sucres raffinés.

L'Italie ne figure qu'à partir de 1742. Elle a un mouvement de 1,500,000 à 2,000,000 jusqu'en 1750, atteignant 4,768,000 en 1747. Ce mouvement diminue les années suivantes pour revenir à 3,300,000 en 1756, à 2,830,000 et 2,960,000 en 1762 et 1764, et à 5,596,450 l'année de la paix. Nous retrouvons 5,215,000 en 1766, 7,000,000 en 1770, près de 8,000,000 en 1771, pour redescendre les deux années suivantes à 2,500,000 et à 3,000,000, et depuis 1774 à 500,000, à 600,000, à 800,000 et même à 250,000 livres en 1775.

Avec Genève, la Suisse, la Savoie, le Piémont, les exportations ne commencent qu'en 1738 par 1,885 livres pour la Suisse et 6,587 pour la Savoie. En 1742, Genève reçoit 42,695 livres, et la Suisse 1,623,506. Mais cela ne dure pas. Les chiffres varient de 150,000 à 250,000 et 300,000 livres, avec un minimum de 34,377 livres en 1760 jusqu'en 1763, à la paix, et se relèvent cette année-là à 778,440 livres, pour rester entre 500,000 et 600,000 jusqu'en 1769, et atteindre 2,000,000 en 1770, 4,752,000 en 1771, 2,930,000 en 1772, et après une décroissance sensible rester encore à 2,574,857 livres en 1778.

Quant aux importations d'Italie et de Suisse, il n'en figure aucune, parce que celles des marchandises qui pouvaient arriver de ces contrées à Bordeaux n'y arrivaient que de seconde main et par Marseille, Cette, Agde et Narbonne.

### *Espagne.*

Les principaux articles que le commerce de Bordeaux tirait d'Espagne étaient le fer en barres et les laines. Il recevait aussi des huiles d'olive, de la cochenille, du jalap, de la casse, du thé, des citrons, des oranges, de la soude ou salicor; et enfin des piastres et de l'argent brut provenant des mines du Pérou et du Mexique.

L'Espagne recevait de nous des toiles, des draps, des peaux de veau, du blé, des farines, des vins en petite quantité, des sucres raffinés et des cacaos.

Lorsque la France, en 1716, avait réglementé son commerce naissant avec ses propres colonies, elle avait cru utile de faire avec l'Espagne un traité de commerce qui fut signé en 1720. Le gouvernement espagnol venait de transférer de Séville à Cadix le monopole de son commerce avec l'Amérique, que Cadix devait conserver jusqu'en 1765. Les négociants bordelais firent remarquer l'importance pour le commerce d'avoir l'entrée libre dans tous les ports d'Espagne tant pour les denrées des colonies que pour celles de France; que, si l'entrée n'était permise que par Cadix, les Portugais se rendraient maîtres de ce trafic, et que la Biscaye, la Navarre, l'Aragon et une grande partie de la Castille auraient à faire des frais excessifs pour se pourvoir de ces denrées. Ils demandaient qu'il n'y eût point d'augmentation des droits, que la douane ne vînt pas visiter les navires en pleine mer; de revenir à la faculté d'entrepôt pendant un an, et à l'exécution du traité des Pyrénées qui accordait le droit de circulation en franchise par tout le royaume aux marchandises qui avaient acquitté le droit d'entrée; enfin l'établissement à Saragosse d'un juge pour la nation française.

En 1727 et 1728, les Bordelais se plaignaient de ce que les armateurs de Bilbao et de Saint-Sébastien voulaient obliger les commerçants de Bordeaux qui avaient envoyé des marchandises dans ces ports, et qui voulaient charger des denrées d'Espagne en fret de retour, de délaisser leurs propres navires et de charger à prix plus élevé sur les navires espagnols.

Ils se plaignaient aussi de ce qu'on avait élevé les droits à raison des dépenses occasionnées par le siège de Gibraltar. En 1730, une nouvelle augmentation de 7 pour 100 fut imposée sur les sucres et les cacaos venant de la Martinique et des îles françaises.

La France, de son côté, créait des difficultés au commerce de Bordeaux avec l'Espagne. En 1738, un arrêt du Conseil, confirmé le 22 décembre 1739, ordonna que les négociants de Bordeaux ne pourraient expédier de marchandises soit prohibées soit permises pour Saint-Sébastien et Bilbao, qu'avec soumission de rapporter certificat de décharge dans ces ports. Les négociants de Bordeaux réclamèrent la conservation de l'usage ancien qui n'exigeait pas de certificats, en faisant remarquer que les autorités espagnoles refusaient d'en délivrer. Le contrôleur général répondit que l'arrêt avait pour but d'empêcher

de reverser les marchandises dans le royaume, et commit le sieur Michel à Bilbao pour délivrer les certificats.

Quelques années plus tard, des difficultés s'élevèrent avec l'Espagne à propos des cacaos français. Les Portugais récoltaient les cacaos de Para, ou maragnons, dont l'entrée était interdite en Espagne. Les douaniers espagnols prétendirent que les cacaos de la Martinique, des îles françaises, et ceux de Cayenne que leur apportaient les navires de Bordeaux aux douanes de Catalogne et de Valence, étaient des cacaos maragnons, et refusaient d'admettre les certificats authentiques de la Chambre de commerce de Bordeaux (1749).

Malgré les réclamations de la Chambre, les démarches de M. Partyet, commissaire de la marine, chargé des affaires de France en Espagne, malgré celles du ministre, M. de Maurepas, la douane espagnole saisit des cacaos français, que des experts déclaraient être des maragnons. La Chambre de commerce fit remarquer que, s'il y avait une sorte de ressemblance entre les cacaos saisis et authentiquement certifiés provenir de la Martinique, et les maragnons, c'est que les productions de la Martinique provenaient de plants importés de Cayenne, dont les plantations elles-mêmes avaient été faites avec des sujets pris à Maragnon.

Elle ajoutait que le cacao ne trouve pas de consommateurs en France, non plus qu'en Hollande, en Allemagne et dans les pays du Nord; qu'il n'avait de débouché qu'en Espagne.

Ce débouché fut fermé dix ans plus tard. Le roi d'Espagne, après l'insuccès de la Compagnie espagnole de Caracas, se réserva le monopole du commerce des cacaos de cette provenance, et interdit l'entrée des cacaos des colonies françaises, malgré les efforts des négociants de Nantes, de Bayonne et de Bordeaux, par tout autre port que celui de Cadix.

Les marchandises espagnoles introduites en France avaient une valeur d'environ 800,000 livres en 1723, 950.000 en 1724; et restent aux environs de 400,000 jusqu'en 1751, où elles n'arrivent qu'à 191,000. Elles se relèvent vers 500,000 livres jusqu'en 1757; et même jusqu'en 1770, avec deux ou trois années variant de 1,200,000 à 1,700,000 livres; nous atteignons 1,820,000 livres en 1775; 3,588,000 en 1776; et 6,270,000 en 1777.

Les exportations pour l'Espagne sont d'une valeur moins

considérable. En 1723, elles sont de 25,625 livres; en 1724, de 15,328. En 1738, elles se sont élevées à environ 700,000 livres, et se tiennent souvent au dessous de ce chiffre jusqu'en 1756. Elles arrivent à peu près à 1,500,000 livres en 1756, 1757 et 1758; redescendent à 400,000 ou 500,000 livres jusqu'en 1765, où elles atteignent 1,400,000 livres, pour rester à près de 1 million jusqu'en 1770, dépasser 1,960,000 en 1770, et revenir aux chiffres de 500,000 à 700,000 livres.

*Portugal.*

Le Portugal a des chiffres moins élevés.

Il ne figure que rarement pour les importations. Bordeaux ne reçoit de lui, en 1752, qu'une valeur de 153 livres; 33,000 et 44,000 en 1757 et 1758; 177,000 et 102,000 en 1761 et 1762; rien pour les années intermédiaires ou à peu près jusqu'en 1775 où nous arrivons à 340,000, 387,000, 346,000 livres.

Les sorties ne sont pas plus élevées : 6,000 à 34,000 livres de 1734 à 1738. De longues années d'interruption; d'autres, de 2,500 à 30,000 livres. En 1757, 226,000; en 1758, 115,000; aucune exportation à partir de cette époque, si ce n'est 53,100 livres en 1768.

*Angleterre.*

Les relations commerciales entre la France et l'Angleterre furent réglées par plusieurs traités pendant le cours du XVIII[e] siècle. Les principaux sont les quatre traités d'Utrecht en 1713, d'Aix-la-Chapelle en 1748, de Paris en 1763, et de Versailles en 1786.

Nous avons déjà indiqué quels étaient les vœux exprimés pendant les préliminaires de paix dès 1711 par M. de Fénelon, député du commerce de Bordeaux, et par les directeurs de la Chambre de commerce de Guienne, pour établir la base des relations entre les deux pays sur la levée des prohibitions d'entrée en France des marchandises anglaises, notamment des draperies et des tissus, et sur l'abaissement des droits de douane perçus en Angleterre sur nos vins et eaux-de-vie. Nous avons vu renouveler ces vœux en 1720, mais tout aussi inutilement.

L'exclusion des étoffes anglaises et l'élévation des droits sur nos vins, alors que ceux d'Espagne et de Portugal ne payaient que des droits beaucoup moindres, avaient amené une diminution si considérable de nos rapports commerciaux, que nos importations ne consistèrent plus qu'en substances alimentaires, bœuf et poisson salés, beurres, fromages et quelques autres articles de peu d'importance. Nos exportations de vins et eaux-de-vie diminuèrent d'une façon si marquée qu'elles n'atteignirent que dans certaines années exceptionnelles comme en 1723 et 1724 le chiffre de 4 à 5 millions de livres, et se réduisirent souvent jusqu'en 1744 à 400,000 ou 500,000 livres.

À la guerre de 1744 elles tombèrent à 6,250 livres pour revenir après la paix d'Aix-la-Chapelle entre 3 et 6 millions jusqu'à la guerre de 1756 pendant laquelle elles cessèrent, pour reprendre à 5 et 8 millions en 1764 et 1765, après la paix, et redescendre entre 1 et 3 millions jusqu'en 1786.

Le traité de Versailles du 26 septembre 1786 fut le premier essai d'une liberté d'importation en France, avec des droits assez élevés, de certains tissus anglais jusqu'alors prohibés, et d'un adoucissement sur les tarifs anglais appliqués à nos vins. Nous avons déjà parlé de ce traité, de la vive opposition qu'il souleva dans les deux pays, et des heureux effets de ces relations d'affaires pour le commerce de Bordeaux.

Le commerce avec l'Angleterre se faisait tout entier par navires anglais ; ainsi, lorsqu'en 1732 le comte de Maurepas demandait aux directeurs du commerce de Guienne si, en Angleterre et en Hollande, on n'exigeait pas des navires français des droits de navigation ou de fanaux plus élevés que ceux payés par les vaisseaux du pays, ce qui eût été contraire au traité d'Utrecht, les directeurs répondirent : « Les vaisseaux » de ce port ne vont pas en Angleterre. Ce sont les vaisseaux » anglais qui viennent chercher nos denrées. »

*Hollande. Villes hanséatiques et Nord.*

C'est sans faire de distinctions et sous la même rubrique que le mémoire de l'abbé Bellet et le rapport officiel de 1799 placent ces contrées diverses, parce que ce commerce s'était fait longtemps par la Hollande et par la hanse. Le Danemark,

la Suède, la Russie, n'étaient entrés qu'assez tard en relations commerciales directes avec Bordeaux.

Nous distinguerons toutefois, lorsqu'il nous sera possible, de le faire, ce qui est relatif à ces différentes contrées. La Flandre autrichienne sera comptée avec la Hollande ; mais nous donnerons à part les indications spéciales aux contrées du Nord.

L'abbé Bellet estime qu'il s'expédiait tous les ans de Bordeaux pour la Hollande 500 à 600 vaisseaux ; 110 à 130 pour Hambourg, Lubeck, Dantzick, Brême et autres villes de la hanse ; 15 à 20 pour la Suède ; 3 ou 4 pour Stettin, et un même nombre pour Saint-Pétersbourg.

Le rapport du Conseil du commerce de 1799 est davantage explicite :

« Il arrivait tous les ans à Bordeaux de 600 à 650 navires » étrangers qui repartaient avec chargements complets de » vins, eaux-de-vie, sucres, cafés, indigos, sirops, mélasses, » prunes, etc. Ce commerce s'élevait à près de 75 millions, qui » nous étaient payés en blés, seigles, fer, cuivre, plomb, » quincaillerie, laines, cires, chanvres, goudrons, merrains, » planches, mâtures, bois de construction, suifs ; et le solde » en numéraire ou lettres de change sur la Hollande, Ham- » bourg ou Londres. »

Ce tableau est fidèle. Nous le compléterons par quelques chiffres.

Les importations de Hollande montaient de 5 à 6 millions en 1723 et 1724. Elles se tiennent habituellement de 2 à 3 millions. Elles atteignent 16 millions en 1773 par suite d'achats de grains, 8 millions en 1777, avec une moyenne de 3 à 5 millions.

La Hollande reçoit de Bordeaux 13,968,000 livres en 1723, 9,875,000 livres en 1724, et de 4 à 5 millions par an jusqu'en 1741 où elle reçoit 11,915,000 livres. Ces chiffres diminuent à 8, 5, 4, 3 millions pendant la guerre, pour reprendre à 14 millions en 1749 et continuer de 10 à 12 millions par an jusqu'à la guerre de 1756. Grâce au système des passeports, ce chiffre n'est pas sensiblement diminué et se conserve entre 7 et 10 millions, même 14 millions en 1760, jusqu'à la paix ; en 1764 et 1765 il remonte à 16 et 19 millions, se maintient entre 11 et 12 millions, arrive à 21,500,000 livres en 1770, à

28 millions en 1771, à 35 millions en 1777, avec une moyenne de 20 à 27 millions par an.

Le Nord et les villes hanséatiques nous ont fourni pour 1,665,000 livres de marchandises en 1723 ; 2,700,000 livres en 1724 ; sont restés longtemps entre 600,000 et 1 million ; ont atteint 4,260,000 livres en 1751 ; 8,500,000 livres en 1764 ; 12,400,000 livres en 1770; 16,400,000 livres en 1771, avec une moyenne de 3 à 6 millions jusqu'en 1780.

Bordeaux a expédié de 2 à 3 millions par an jusqu'en 1738 ; de 5 à 11 millions jusqu'en 1742 ; 12 millions en 1749 ; 13 en 1751 ; 15 en 1753 ; 16 en 1754; 14 en 1755; 11 en 1756. La guerre arrête ce mouvement qui descend à 7, 5 et 3 millions pour reprendre à 28 millions en 1764, à 43 en 1766, à 48 en 1772, avec une moyenne pour les autres années de 20 à 35 millions.

Le Danemark figure en 1735 pour une importation valant 39,510 livres ; pendant longtemps il ne dépasse guère 50 à 75,000 livres ; il dépasse 300,000 livres en 1751 ; en 1752 il arrive à 500,000 livres ; mais il ne reçoit ces chiffres qu'en 1765 et 1766 ; puis il varie de 700,000 à 800,000 jusqu'en 1780, avec le maximum de 973,000 en 1774.

Les envois en Danemark ont valu 264,000 livres en 1733 ; ont monté de 300,000 à 400,000 et 600,000 livres, et atteint 1,140,000 livres en 1741 ; sont restés de 1 à 2 millions jusqu'en 1766, avec un chiffre exceptionnel de 7,194,000 en 1753, et ont marqué de 2 millions 500,000 à 3 millions jusqu'en 1778.

La Suède nous envoie en 1734 et 1735 de 50 à 80,000 livres de marchandises ; dépasse 350,000 livres en 1741 et 1742; reste entre 150 et 200,000 pendant longtemps, descend à 50,000 et au-dessous, et ne revient à dépasser 300,000 livres qu'à partir de 1770; elle reste ensuite de 400,000 à 1 million, et atteint, en 1778, 1,364,000 livres.

Elle a reçu, en 1734, 125,301 livres ; de 200 à 400,000 livres par an jusqu'en 1741 ; de 500,000 livres à 1 million jusqu'en 1749 où elle arrive exceptionnellement à 1,842,000 ; atteint 1,910,000 en 1754 ; 3 millions en 1766 ; 3,850,000 en 1767 ; et à partir de cette époque entre 5 et 10 millions.

La Russie nous a livré, en 1748, pour 94,000 livres de marchandises ; pendant de longues années ses envois sont sans importance et atteignent à peine 15 à 20,000 livres par

an ; en 1773 ils s'élèvent presque brusquement à 760,000, à 822,000 en 1777, à 1,140,000 en 1778.

Elle a reçu 112,900 livres en 1747 ; de 300 à 400,000 livres par an jusqu'en 1767 ; plus de 500,000 livres en 1768 ; elle arrive à 6 millions en 1770, à 11 en 1771, 10 en 1772 et en 1773, et redescend à 2 millions environ.

*Etats-Unis de l'Amérique du Nord.*

Nous devons, pour être complet, dire quelques mots des relations commerciales de Bordeaux avec la jeune république qui venait de se séparer de l'Angleterre.

Pendant la guerre, et depuis la reconnaissance des États-Unis comme nation indépendante, le commerce de Bordeaux avait établi des relations d'affaires avec la nation nouvelle. Il y trouvait un certain débouché pour ses vins, ses eaux-de-vie, ses prunes, et y avait créé des entrepôts considérables de marchandises des manufactures françaises.

En retour, le port de Bordeaux recevait des riz, des tabacs, des cotons, des merrains et des farines.

Nos navires avaient établi par New-York, Boston, Baltimore, Charleston et Philadelphie, un commerce par escale avec nos colonies. Ils arrivaient de Bordeaux dans ces ports, y déchargeaient les marchandises qui leur étaient destinées; prenaient en charge des marchandises pour les Antilles, qu'ils échangeaient aux îles pour des sucres, des cafés, des indigos, et allaient les revendre dans les ports de l'Amérique du Nord, où ils prenaient leur fret de retour pour Bordeaux.

Un état daté du 12 juillet 1787 nous donne la nature et le prix courant de ces marchandises d'aller et retour.

On expédiait : huile de morue à 165 à 170 livres les 30 veltes; vin, de 250 à 2,000 livres le tonneau; eau-de-vie, de 105 à 110 livres les 32 veltes; draps de Carcassonne, à 9 liv. 10 sous l'aune; indiennes, de 27 à 35 livres la pièce de 14 aunes.

On recevait : riz de la Caroline, de 22 à 26 livres le quintal ; indigo, de 7 à 15 livres la livre; le tabac Maryland et le tabac Virginie de diverses qualités, de 32 à 38 livres le quintal.

Le 5 décembre 1785, MM. Terrasson frères, établis à Philadelphie, avaient proposé à la Chambre de commerce de

Bordeaux d'installer un service mensuel de paquebots entre les États-Unis et les Antilles françaises. Ils faisaient ressortir l'utilité pour les colonies de l'importation des farines américaines et de l'exportation des îles en Amérique des sucres, cafés et indigos. Ce commerce se fait actuellement par l'interlope, disaient-ils; il s'agit de le régulariser et de supprimer la contrebande. La place de Bordeaux pourrait former pour la création de ces paquebots des Compagnies par actions pour desservir le Port au Prince, les Cayes, la Guadeloupe, la Martinique, Sainte-Lucie.

Mais ces relations ne devaient pas avoir une longue durée et la ligne de paquebots ne fut pas établie. Dès 1791, les nègres révoltés à Saint-Domingue pillaient et brûlaient les habitations, massacraient les blancs et anéantissaient tout commerce soit avec l'Amérique, soit avec la métropole. La déclaration de guerre faite par la France à l'Angleterre ne laissa plus subsister qu'un commerce de contrebande entre les îles et l'Amérique, fait par les Américains.

Nous donnons à la fin du volume les tableaux d'importation et d'exportation pour les colonies et pour l'étranger.

## Article 3. — *Commerce extérieur par nature de marchandises.*

### § 1. — IMPORTATIONS DES CONTRÉES ÉTRANGÈRES.

#### *a.* Objets d'alimentation.

##### BLÉS ET CÉRÉALES.

La sénéchaussée de Bordeaux ne produisait pas la quantité de grains nécessaire à sa consommation et à celle d'une ville d'environ 80,000 âmes avec une population flottante de 6 à 8,000.

D'un autre côté, Bordeaux expédiait aux colonies de grandes quantités de farines et de biscuits. Il fallait donc pour combler le vide de la production locale et obtenir les quantités exportées aux colonies recevoir des grains des provinces françaises, et à leur défaut de l'étranger.

Entouré des fertiles provinces de la Saintonge, de l'Agenais,

du Quercy, du Languedoc, Bordeaux ne prenait de grains dans la Bretagne et la Flandre française que pour des besoins plus considérables, et de l'étranger qu'en cas de disette.

Les blés des provinces voisines étaient plus estimés que ceux de Bretagne et de l'étranger. Il sont secs et roux et ont le grain gros et bien nourri. Le boisseau de Bordeaux valait la moitié du setier de Paris qui équivalait à 1 hecto 56 de notre système métrique. La mesure du blé variait d'ailleurs non seulement dans les diverses provinces, mais même dans les diverses subdélégations du Bordelais, à Lesparre, à Blaye, à Libourne, à Bazas (1).

Les blés anglais se mesuraient au quarter. Dix quarters et 3/4 égalaient le last d'Amsterdam, 19 setiers de Paris et 38 boisseaux de Bordeaux. Le last de Dantzick valait 2 boisseaux de Bordeaux de plus que celui d'Amsterdam, soit 40 boisseaux.

Même quand la disette menaçait, il était difficile d'obtenir l'autorisation de faire venir du blé étranger. Les exemples en sont nombreux.

Dès le 14 juillet 1708, M. de la Bourdonnaye, intendant, écrivait au contrôleur général que la récolte avait été très réduite et qu'il n'existait que très peu de grains des récoltes précédentes. Il ajoutait que les capitaines hollandais et hambourgeois qui se préparaient à venir en octobre charger des vins, offraient d'apporter des blés, et qu'il serait à propos de le leur permettre.

Le Conseil du commerce, consulté par le contrôleur général, répondit par un refus motivé sur ce qu'en permettant aux Hollandais de nous porter des blés, il eût été à craindre qu'ils n'en portassent aussi aux Portugais et aux Espagnols rebelles au roi Bourbon avec lesquels nous étions alors en hostilités (2).

Au mois d'octobre, les armateurs bordelais Denis Meyer, Dousse, Nicolas Voldt et Jean Lelus, demandaient à faire venir des navires de Hambourg et de Lubeck qui étaient chargés de lin pour la Bretagne, et qui des ports de Bretagne porteraient des grains à Bordeaux. Le Conseil du commerce refusa encore (3).

---

(1) Arch. de la Gir., série C, nº 1425.

(2-3) Regist. du Conseil du comm. 11 août 1708, 12-53, fº 341 ; — 17 octobre 1708, fº 396.

Cependant l'hiver approchait; il fut remarquable par la longueur et l'âpreté des froids. Le 29 décembre 1708 la rivière fut glacée; le thermomètre resta plus d'un mois au-dessous de zéro. La navigation fut interrompue sur la Garonne et la Dordogne. Les arbres fruitiers, les vignes, les sapins de la forêt du Cypressat moururent; les semences en terre moururent aussi.

Le pain manquait, même celui mélangé de seigle, de fèves, d'avoine, de son, de glands, d'asphodèle. La disette fut terrible en 1709.

On écrivit alors aux intendants de Bretagne et du Languedoc pour qu'ils permissent de tirer des grains de leurs provinces. Le 13 juin 1709, l'intendant, M. de la Bourdonnaye, présida la séance de la Chambre de commerce pour aviser aux moyens d'atténuer la misère.

Le 11 juillet, le roi accorda toute exemption de droits, toute liberté du commerce pour faire venir des grains de l'étranger par tout navire neutre ou même ennemi et par passeports. Le 31, le juge et les consuls, les directeurs de la Chambre, furent convoqués par l'intendant chez le sous-maire, M. de Ségur-Cabanac, avec les jurats et la majeure partie des négociants faisant le commerce du Nord. L'intendant proposa de former une Compagnie pour faire venir des grains de l'étranger; il annonça que des passeports en blanc seraient envoyés à M. de Bénac, ambassadeur en Pologne, pour les navires ennemis.

Le prix des grains en France, pendant cette période de disette qui s'étendit de 1709 à 1714, ramené au prix de l'hectolitre et à la valeur intrinsèque actuelle du marc d'argent, a été donné dans le *Dictionnaire du Commerce et de la Navigation* (1). Pour avoir la vraie valeur, il faudrait multiplier ce chiffre par celui de la puissance de l'argent à cette époque.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1707... | 6f 44c | 1712... | 18f 76c |
| 1708... | 9 65 | 1713... | 25 70 |
| 1709 .. | 44 55 | 1714 .. | 26 19 |
| 1710... | 44 50 | 1715 .. | 13 14 |
| 1711... | 15 47 | 1716 .. | 6 85 |

Pendant les six années que dura la cherté excessive,

(1) Guillaumin, Paris. Art. « Grains ». p. 1391.

l'intendant Lamoignon de Courson correspondait avec les ministres Desmarets et Villeroy, sur la nécessité d'établir la liberté de la circulation des grains dans toute l'étendue du royaume, sur l'opportunité de régler par avance les conditions dans lesquelles pourraient s'exercer l'importation et l'exportation avec les pays étrangers, sur l'opportunité de l'établissement d'une chambre d'abondance, sur les variations du prix des grains (1).

Les blés vinrent d'Angleterre et du Nord; les seigles de Bretagne (2).

De 1721 à 1723 les mêmes questions, toujours renaissantes, se présentèrent. Des menaces de disette existaient encore. M. de Boucher, le nouvel intendant, proposa et fit accepter des mesures pour protéger la circulation des grains dans le royaume. Le 30 septembre 1721, un arrêt du Conseil d'État avait défendu l'exportation, et levé à l'intérieur toutes les

---

(1) Archiv. de la Gironde. Série C, n$^{os}$ 1363-1364.

(2) Voici des comptes de revient datés de mars 1713 :

1° Achat de grains à Concarneau :

| | |
|---|---|
| 600 boisseaux seigle à 8 livres le boisseau.. ......... | 4.800$^{lt}$ |
| Fret à 13 livres, et 1 livre de chapeau.............. | 420 |
| Mesurage à bord.............. ................. | 15 |
| Tonneau de fret au bureau ...................... | 8 17$^{s}$ |
| 2 8 du droit de convoi à 13 sous 4 deniers par tonneau. | 20 |
| Droit de l'hôpital à 1 pour 100.. ................... | 48 |
| Bois en grenier pour arrimage ..................... | 20 |
| Au courtier, 10 sous par tonneau.................. | 15 |
| A bord à Bordeaux.............. | 5.346$^{l}$ 17$^{s}$ |

2° Compte à 201 boisseaux blé d'Angleterre :

| | |
|---|---|
| 201 boisseaux mesure de Bordeaux à 11$^{l}$ 15$^{s}$ le boisseau. | 2.361$^{l}$ 15$^{s}$ |
| Louage des sacs............... ................. | 13 |
| Frais de chargement ....................... ... | 20 4 |
| Fret à 15 livres.............................. ..... | 156 |
| Au courtier, 10 sous par tonneau ................. | 5 |
| A bord à Bordeaux............. | 2.555$^{l}$ 19$^{s}$ |

3° Compte à 200 boisseaux blé du Nord :

| | |
|---|---|
| 201 boisseaux blé du Nord à 9 liv. 10 sous le boisseau . | 1.909$^{l}$ 10$^{s}$ |
| Menus frais.................................... | 133 8 |
| A bord à Bordeaux............... | 2.042$^{l}$ 18$^{s}$ |

barrières fiscales, avec exemption des droits de Sa Majesté et de ceux d'octroi et de péages quelconques.

Les négociants de Bordeaux achetèrent beaucoup de grains à l'étranger. Ils en avaient aussi acheté dans la Flandre française; mais ils ne purent en prendre livraison, l'intendant de Lille ayant fait défense de laisser sortir les grains de la contrée.

D'autres obstacles vinrent arrêter le commerce. Une déclaration du roi du 19 avril 1723 fit défense à tous marchands, laboureurs et autres gens, de vendre, acheter ni mesurer blés et farines ailleurs qu'aux halles et marchés.

Les jurats réglèrent et taxèrent la vente du pain par les boulangers qu'ils obligèrent par des amendes et des peines corporelles à cuire la quantité qui leur était taxée. Ils voulurent même fixer le prix de vente à Bordeaux des grains apportés par les étrangers; à quoi ceux-ci se refusèrent. Lord Walpole, ambassadeur d'Angleterre, transmit au roi les plaintes de ses compatriotes (1726).

Quant aux chambres d'abondance, elles n'avaient pas réussi.

L'intendant avait essayé de fonder, à Bordeaux et dans d'autres localités, des syndicats de négociants qui auraient acheté des grains en leur nom personnel, et les auraient vendus à la taxe fixée, sans recevoir aucun bénéfice. Malgré les promesses et les menaces, il ne fut pas possible de trouver le personnel nécessaire (1).

En 1747, la récolte menaçait d'être insuffisante. Il était à craindre que Bordeaux ne pût trouver de ressources en Bretagne, un arrêt du Conseil du 22 août ayant défendu, pour assurer l'approvisionnement des armées, de laisser sortir les grains de Bretagne et ceux d'Anjou. Cependant le Parlement de Bordeaux obtint du roi la levée provisoire de cette défense.

Le roi offrit de prêter 300,000 livres à la ville de Bordeaux, et il envoya le fermier général Bourret, qui avait réussi, dans une pareille circonstance, à procurer des vivres à la Provence. Bourret s'assura le concours de Le Nain, intendant du Languedoc, et proposa aux jurats de faire effectuer les approvisionnements par le sieur Ribes, négociant de Toulouse. Celui-ci, agréé par les jurats, traita avec eux pour livrer à la

(1) Arch. de la Gir., série C, nos 1362 à 1375.

ville, dans le délai de quatre mois, par livraisons successives, la quantité de 200,000 boisseaux de froment et 100,000 boisseaux de seigle.

Quelques jours après, pour donner plus de garanties au traité, et après une assemblée de trente des principaux négociants, plusieurs de ceux-ci, sur les instances de l'intendant, consentirent à agir comme commissionnaires et pour compte de la ville, et à se joindre à Ribes. Ce furent Beaujon, Delmestre, Floch, Jarreau, le chevalier Legris, Treilhes et Vignes.

La liberté du commerce fut proclamée pour faire venir des grains de l'intérieur, et se procurer les 300,000 boisseaux du traité Ribes, Beaujon et autres. Le roi versa 100,000 livres pour les besoins les plus pressants.

Le Parlement vint se jeter à la traverse; et, en vertu des droits supérieurs de police qu'il prétendait lui appartenir, il rendit, le 15 juin 1748, un arrêt par lequel il nommait des commissaires pour inspecter les dépôts de grains et se réservait de poursuivre les monopoleurs. Le gouvernement s'empressa de casser l'arrêt et de faire défense à la Cour de s'occuper de la police des subsistances.

La paix d'Aix-la-Chapelle venait d'être signée et permettait de faire venir de l'étranger les grains nécessaires à l'approvisionnement de Bordeaux et des colonies. Les jurats assemblèrent les négociants et les engagèrent à faire venir des blés, ceux pris en France n'étant pas suffisants.

La commission des négociants avait fourni 216,668 boisseaux de froment et 225,750 boisseaux de seigle.

Les blés étrangers coûtèrent 1,992,837 livres en 1748, dont voici le détail :

| | |
|---|---|
| Blé d'Angleterre, à 12 livres le boisseau, mesure de Bordeaux... ........... | 998,280[1] |
| Blé de Danemark, à 200 livres la tonne. | 37,800 |
| Blé de Hollande, à 11 livres le boisseau.. | 12,452 |
| Blé du Nord, à 198 livres la tonne...... | 437,757 |
| Farines d'Angleterre ................. | 239,828 |
| Fèves d'Angleterre .................. | 266,720 |
| Total.......... | 1,992,837[1] |

Les années suivantes ne furent pas favorables à la récolte des

blés en France, et le port de Bordeaux reçut encore pendant cinq ans des blés étrangers :

| | |
|---|---|
| En 1749 d'Angleterre et de Hollande pour | 2,016,229[1] |
| En 1750 .......................... | 955,075 |
| En 1751 ............. ............ | 7,348,156 |
| En 1752 ..................... ....... | 6,379,798 |
| En 1753 .......................... | 792,693 |

Les disettes se suivaient de si près, qu'il est quelquefois difficile de distinguer celle qui finit de celle qui va commencer. Nous voyons en 1759 les arrivages de grains recommencer. Ils ne viennent plus d'Angleterre, avec laquelle la France est en guerre, mais de Hollande, du Nord, et même d'Espagne. Ils s'élèvent à 1,899,741 livres; en 1760, à 832,535.

Les importations sont peu élevées en 1763 : 1,025,192 livres; mais elles s'élèvent en 1771 à 15,688,710 livres; en 1773 à 3,591,200 livres; en 1778 à 5,862,275. Nous voyons figurer les blés de Russie et de Suède pour près d'un million de livres pour chacun de ces pays.

Il n'est pas sans profit d'étudier dans la correspondance de Tourny père et dans celle de Tourny fils avec MM. de Choiseul et Berryer, et dans celle des intendants qui leur ont succédé, les préoccupations incessantes qu'occasionnait l'approvisionnement des céréales. L'état des bâtiments arrivant à Bordeaux chargés de grains, de même que l'état des récoltes de la province, étaient soigneusement notés et transmis au ministre; des grains et des légumes pour semences étaient distribués aux cultivateurs; des récompenses étaient accordées aux négociants pour le transport des blés étrangers (1).

L'utilité de la liberté du commerce et du transport des blés paraissait reconnue pour l'intérieur. M. de Tourny s'en félicitait lorsqu'il écrivait le 5 janvier 1759 aux directeurs du commerce : « Je suis persuadé que la libre circulation de province à » province dans tout l'intérieur du royaume est ce qu'il y a » de plus capable d'établir une abondance que la crainte » resserre. »

Pour l'étranger, l'arrêt du Conseil rendu en 1764, sur l'initiative du contrôleur général Laverdy, autorisa la liberté de commerce.

---

(1) Arch. de la Gir., série C, nos 1424-1425.

Mais il fut impuissant à vaincre les préjugés de la magistrature et ceux du peuple. Sur des craintes de disette, le Parlement de Bordeaux rendit, le 17 janvier 1770, un arrêt portant des restrictions à la vente des grains pour le Périgord et le Limousin. Il fallut le faire casser par arrêt du Conseil.

En 1773, les boutiques des boulangers de Bordeaux furent pillées par la populace; il y eut des troubles dans diverses localités : à Libourne, à Langon, à Marmande, à Cadillac, à Langoiran, à Blanquefort. Il fallut envoyer des troupes pour protéger les voitures et les bateaux chargés de blé, et encore étaient-ils le plus souvent pillés.

Les ministres Terray et Turgot, les intendants Esmangard et Dupré de Saint-Maur s'employèrent de leur mieux dans ces circonstances difficiles. On promit des indemnités aux boulangers et à toutes personnes qui fourniraient des blés pour semences. Une Société de vingt négociants offrit de faire venir des pays étrangers les grains nécessaires à l'approvisionnement, en consentant à les vendre au taux qui serait fixé par la jurade.

L'ingratitude populaire, les préjugés des gens de justice et des magistrats du Parlement n'épargnèrent personne. On ne voulait voir que des accapareurs, des affameurs, dignes de mépris et punissables. Les négociants qui s'étaient occupés de faire venir des grains, Lucas Luëtkens, Bethman, Desclaux, Meyère, Brower, Van Dhoren, Harmensen, Colk, Féger frères, David Gradis, Nayrac et autres, furent en butte aux soupçons populaires, malgré les services par eux rendus, et portèrent leurs plaintes au contrôleur général Terray. Celui-ci écrivit, le 3 juin 1773, à la Chambre de commerce, pour rendre hommage au désintéressement de ces négociants et à leur intelligence, et pour les remercier d'avoir fait arriver en Guienne les grains qui lui avaient été nécessaires (1).

L'ingratitude et les méfiances allaient plus haut que les négociants et frappèrent le ministre. Turgot avait publié l'édit du 13 septembre 1774 qui ordonnait à nouveau la libre circulation des grains de province à province; il fut accusé de favoriser les spéculateurs; on souleva contre lui les troubles et les émeutes qui furent appelés *la guerre de la farine*; et il fut peu après renvoyé du ministère.

---

(1) *Archiv. historiq. de la Gironde*, t. I, p. 187.

La disette de 1789 fut suivie d'années plus malheureuses encore; et en 1794 d'une véritable famine, concordant avec l'anéantissement à peu près complet du commerce intérieur et extérieur, et avec les guerres sur terre et sur mer qui ne permettaient plus les ressources autrefois tirées de l'étranger.

### SALAISONS. VIANDES.

Les salaisons étaient nécessaires, outre leur emploi dans l'alimentation de la contrée, pour les équipages de navires, pour les nègres transportés aux îles, et pour les colonies.

C'était habituellement d'Irlande que Bordeaux recevait les bœufs salés; les fromages venaient principalement de Hollande, ainsi que les beurres.

Les denrées d'Irlande étaient apportées à Bordeaux par les navires anglais qui y venaient pour charger des vins. Et c'est dans ce port que les villes commerçantes de l'Océan venaient prendre celles dont elles avaient besoin. Les Nantais, après plusieurs refus, obtinrent enfin, le 23 décembre 1727, un arrêt du Conseil qui les autorisa à aller prendre sur leurs propres navires le bœuf salé en Irlande; mais qui refusait cette autorisation pour les farines, le beurre, les poissons salés et les chandelles de suif.

L'année suivante, les armateurs de Bordeaux demandèrent la permission d'envoyer leurs navires charger en droiture en Hollande, pour les colonies, le beurre, le suif, la chandelle et le poisson salé. La Chambre s'opposa à cette demande, alléguant le préjudice qu'éprouverait la province, si les Irlandais ne venaient plus à Bordeaux et ne prenaient plus, en troc de leurs marchandises, nos vins et nos eaux-de-vie. La permission fut toutefois accordée pour le bœuf salé, et prorogée d'année en année jusqu'en 1739.

Vers cette époque, suivant le mémoire de l'abbé Bellet, Bordeaux recevait par an 20 à 30,000 barils de bœuf salé. Les états officiels de la Chambre de commerce portent, de 1725 à 1730, une moyenne de 17,465 barils au prix de 20 livres le baril, donnant 349,300 livres; de 1730 à 1740, une moyenne de 28,690 barils, de 15 à 20 livres le baril.

Les importations décroissent ou cessent avec les années de guerre.

Elles étaient aussi quelquefois interdites par l'Angleterre.

L'Irlande avait fourni 28,157 barils en 1736 et 25,874 barils en 1737 ; le 12 décembre 1740 une décision du Conseil admit en franchise toutes les viandes salées d'Irlande, de Danemark et du Nord.

Mais l'Angleterre interdit la sortie d'Irlande des bœufs salés. Le 14 janvier 1741 une réunion des négociants bordelais eut lieu chez le premier président Le Berthon, avec le concours de l'intendant Boucher, des conseillers Bigot, de Baritault et de Lancre, du procureur général du Vigier, des députés du corps de ville Boudin et Maignol. Il fut exposé que les négociants ne pouvant plus tirer d'Irlande les chairs salées dont ils avaient besoin, se proposaient de prendre dans la contrée celles de bœuf et de cochon. Ils calculaient que chaque année il partait 180 vaisseaux pour les colonies avec trente hommes d'équipage chacun ; qu'outre la viande de cochon on employait un baril de viande de bœuf par homme, ce qui faisait 2,000 bœufs par an.

Le fermier du pied fourché constata qu'en 1740 la consommation de la ville de Bordeaux s'était élevée à 4,100 bœufs. Les bayles des bouchers, consultés, reconnurent ce chiffre de 4,100. Ils déclarèrent tirer ces bœufs du Médoc, de la lande et de la sénéchaussée; ensuite d'Angoulême, du Limousin, du Périgord, du Condomois, de l'Armagnac ; qu'ils auraient peine à fournir à la consommation de la ville, si on permettait aux négociants de faire saler 2,000 bœufs par an. Quant au cochon il n'y avait pas de difficultés à en autoriser la sortie.

Trois jours après eut lieu la délibération de l'Hôtel de Ville qui donna liberté complète pour les cochons, et décida que pour les bœufs les jurats donneraient, selon les circonstances, des permissions spéciales à chaque armateur.

Aussitôt il s'établit un commerce considérable de viande de cochon ; ces animaux venant à Bordeaux du Béarn, d'Orthez, de Salies, de Bayonne et de la généralité de Montauban. On s'occupa activement des moyens de conserver les viandes ; et, en 1741, la Chambre reçut plusieurs mémoires à ce sujet.

Les achats de bœufs sur pied ne furent pas considérables. Cependant ils inquiétèrent la population et les autorités. On

eut crainte de manquer de viande. M. de Basterot de Saint-Vincent et d'autres subdélégués de l'intendance défendirent de tuer et de saler les bœufs et les vaches pour l'exportation. L'intendant confirma ces défenses. Cependant l'intendant et le contrôleur général Orry, par lettre du 25 septembre 1741, firent remarquer que la défense d'exporter des viandes salées n'était faite que pour l'étranger, et ne s'appliquait pas aux colonies françaises.

Le commerce avec l'Irlande ne subit pas d'ailleurs de longue interruption, et les états d'entrée des marchandises dans le port constatent les arrivages.

Ils n'étaient en 1741 que de 1,926 barils d'Irlande à raison de 28 livres le baril. Leur valeur s'éleva à 415,560 livres en 1742 ; à 926,250 livres en 1753, et resta à une moyenne annuelle de 400,000 livres à un million de livres jusqu'à la guerre de 1756. Ce commerce ne reprit réellement avec l'Irlande qu'en 1770 par une valeur de 1,093,146 livres; en 1772 de 1,366,360 livres ; en 1773, de 1,702,352 livres ; en 1774, de 1,509,265 livres; pour descendre à 840,376 livres en 1776, puis à 76,630 livres au commencement de la guerre.

Le bœuf salé, comme le beurre, le suif, les cuirs, se vendait au poids.

On comptait à Dublin par grand cent de 112 livres ; mais les 112 livres de Dublin ne faisaient, poids de Bordeaux, de Paris ou d'Amsterdam, que 102 livres 7 onces et 17/25. Cette marchandise arrivait en barils pesant, selon F. Michel, de 280 à 300 livres avec la saumure et la futaille, et 2 quintaux, y compris la tare, suivant un document des Archives (1).

Quoi qu'il en soit, les étrangers, au dire de Savary, devaient se tenir sur leurs gardes lorsqu'ils enlevaient ces marchandises ; « aussi bien, dit-il, que pour tout ce qu'ils achètent des » Irlandais, ces insulaires ne se faisant guère scrupule d'y » ajouter plusieurs mauvaises drogues pour en augmenter la » pesanteur ; comme des crottes pour les cuirs, de mauvais » beurre et du suif au bas des tinettes de beurre, des pierres » dans les suifs et des cornes et pieds de bœuf dans les barils » de chairs salées » (2).

---

(1) Arch. de la Gironde, série C, n° 1642.

(2) *Dictionn. universel du Commerce*, t. I, p. 256, col. 1.

Les suifs se vendaient aussi au quintal de 112 livres irlandaises.

Le prix du baril de chair salée variait de 18 à 20 livres, et la livre poids de viande valait ordinairement 2 sous.

BEURRE SALÉ. FROMAGES.

Le beurre salé venait d'Angleterre et surtout de Hollande. Les chiffres réunis de ces deux contrées donnent une valeur de 400,000 à 600,000 livres pour la moyenne de 1721 à 1740, de 500 à 800,000 de 1750 à 1760; ils faiblissent considérablement pendant la guerre; se relèvent en 1764 à 717,677 livres, en 1768 à 912,142 ; en 1769 à 1,933,000 livres ; en 1770 à 2,985,538, et arrivent en 1774 à 4,619,368 livres.

Les fromages formaient un article notable d'importation.

Ceux propres aux usages de la navigation venaient d'Angleterre et surtout de Hollande.

D'après le tarif de 1664 ces produits payaient à l'entrée un droit de 15 sous le cent pesant. Le 29 janvier 1692, pour favoriser le débit des fromages du pays, on éleva le droit à 6 livres. Mais on ne tarda pas à reconnaître que cette mesure n'augmentait pas la vente des fromages indigènes, parce que leur défaut de conservation les rendait impropres aux besoins de la marine, et qu'elle empêchait de se servir des fromages de l'étranger. Le 20 janvier 1699, le traité avec la Hollande réduisit le droit à 30 sous par quintal.

Ce traité, lors de la guerre de 1744, fut cassé et annulé par arrêt du Conseil du 31 décembre 1745, et le droit fut ramené à 6 livres conformément au tarif de 1692.

L'Irlande produisait beaucoup de beurre, mais peu de fromages. L'Angleterre en fournissait beaucoup ; mais ceux de Chester et de Colchester étaient d'un prix élevé ; ceux du Lancashire et du Derbyshire étaient souvent remplacés par ceux de Suffolk, très inférieurs en qualité : « Les cochons » grognent et les chiens aboient après le fromage de Suffolk, » dit un vieux dicton anglais ; mais ni les uns ni les autres » n'osent le mordre. »

Les meilleurs fromages pour la marine étaient ceux du Nord-Hollande et de l'Ostfrise, qui se conservaient très bien et qu'on

embarquait comme provision de bord sur les navires de guerre comme sur ceux du commerce. Ces fromages à peu près sphériques, dits têtes de More, à croûte rouge, étaient expédiés de Rotterdam et d'Amsterdam. Leur valeur, qui était de 347,051 livres en 1723 et qui s'était tenue annuellement de 150 à 160,000 livres jusqu'en 1744, fléchit à 59,312 livres après l'augmentation des droits, revint de 150 à 160,000 livres après la paix d'Aix-la-Chapelle jusqu'en 1763, et prit quelques années après une grande importance.

Elle passa de 147,461 livres en 1771 à 2,520,369 livres en 1772, à 4,512,715 livres en 1775.

### POISSON SALÉ. MORUE.

Bordeaux était un entrepôt important pour les poissons secs et salés.

Ces poissons consistaient surtout en harengs apportés par les Hollandais, merluches et saumons par les Anglais, sardines par les ports du littoral et principalement par Nantes, et enfin en morue de pêche française venant de Terre-Neuve.

Nous n'avons pas établi la statistique relative aux poissons salés. Le mémoire de 1730 n'en parle pas. Nous nous bornons à faire remarquer que les Danois, comme les Écossais, apportaient du saumon.

L'article important était la morue.

Depuis la découverte de Terre-Neuve, le Grand Banc, situé à environ quarante lieues de l'île, avait été reconnu comme éminemment favorable à la pêche de la morue. Dès 1517, plus de 50 bâtiments de diverses nations s'y rendaient dans ce but; en 1578, la France avait sur le banc plus de 150 navires, l'Espagne près de 120, le Portugal 50, l'Angleterre de 40 à 50.

Pendant tout le XVII[e] siècle la pêche française fut favorisée par la possession de l'île de Terre-Neuve. Nous avons vu que si le port de Bordeaux n'envoyait pas à la pêche un grand nombre de ses navires, ses armateurs commanditaient et expédiaient les navires de Saint-Jean de Luz.

Au commencement du XVIII[e] siècle, un certain nombre de navires bordelais s'employaient à cette pêche. Un mémoire de la Chambre, daté de 1708, nous apprend que quelques années

auparavant Bordeaux envoyait à Terre-Neuve jusqu'à 30 navires par an. Elle attribuait la déchéance qui s'était produite à ce que les bourgeois de Bordeaux avaient été privés de l'exemption des droits dont étaient affranchis les autres ports de l'Océan, et enfin à ce qu'on obligeait les navires à charger le sel dans la rivière de la Seudre.

La Châmbre de commerce obtint satisfaction sur ces deux derniers points.

Mais il était bien tard, et le traité d'Utrecht, qui enleva à la France l'île de Terre-Neuve et le Cap-Breton, porta un coup fatal à la pêche, malgré la stipulation qui réservait à la France le droit de pêche sur le banc et le petit établissement de l'île Royale.

L'arrêt du Conseil d'État du 30 décembre 1713 s'efforça de pallier le mal en exemptant de tous droits les agrès, apparaux, armes, munitions, vins et vivres des navires destinés à la pêche de la morue, et en accordant la permission de reverser le sel par des barques sur la rivière de Seudre. La Chambre demanda de jouir de tous les privilèges accordés aux autres ports de l'Océan, non seulement pour l'île Royale, mais sur le Grand Banc ainsi que sur la côte et dans le port même de Terre-Neuve.

Quelque temps après, les Anglais, entrés en possession de Terre-Neuve et voulant gêner la pêche française, molestèrent à l'île Royale les vaisseaux commandités par les armateurs de Bordeaux qui faisaient la pêche à Canceaux. La Chambre écrivit à ce sujet à M. d'Armenonville et à M. Amelot, ainsi qu'au régent lui-même. Canceaux était situé à l'entrée de la grande baie de la rivière Saint-Laurent. On ne put pas reconnaître sur les cartes géographiques, ni dans le texte des traités, si Canceaux était compris ou non dans le pays de l'Acadie cédé aux Anglais par l'article 12 du traité d'Utrecht; mais en tous cas les Français avaient toujours été en possession du droit d'y faire la pêche, et le régent adressa une demande d'indemnité au gouvernement anglais.

Les pêcheurs français obtinrent à la paix de Paris, en 1763, les deux petites îles de Saint-Pierre et Miquelon pour sécher le poisson.

En 1785, pour assurer l'importation des subsistances aux Antilles, on y permit l'introduction de la morue sèche de pêche étrangère ; mais pour encourager la pêche nationale, l'arrêt

du Conseil du 18 septembre accorda des primes de 10 livres par quintal de morue sèche aux armateurs et négociants important la morue de pêche française et par bâtiments français aux îles du Vent et Sous-le-Vent, ainsi que dans les ports français et même dans les ports de l'Europe, en Italie, en Espagne, en Portugal.

En 1730, la morue reçue à Bordeaux consistait en morue verte, pêchée au Grand-Banc par les navires des Sables-d'Olonne et des ports du littoral, et en morue sèche provenant des pêches faites par les navires de Saint-Malo et de Saint-Jean de Luz.

La quantité de morue verte était évaluée, en moyenne annuelle, à 160 milliers estimés à 500 livres le millier de 1,426 poissons. Celle de morue sèche, à 30,000 quintaux estimés à 16 livres le quintal.

### *b.* Épiceries. Drogueries.

Les épiceries et les drogueries venaient presque toutes de Hollande. Plus tard il en vint quelques-unes des Antilles ; nous parlerons de celles-ci lorsque nous nous occuperons des importations des colonies.

Les épiceries comprenaient les poivres, la cannelle, le girofle, la muscade.

*Poivres.* — Le mémoire au Conseil de 1730 dit que Bordeaux tirait annuellement de Hollande 400 balles de poivre pesant environ 1,800 quintaux, lesquels, à raison de 20 sous la livre, représentaient 180,000 livres. L'état dressé par la Chambre pour les importations de 1730 fait figurer 288,750 livres à 20 sous. Les quantités et les prix variaient assez fréquemment. Cet article n'ayant pas une importance considérable, nous n'avons noté que quelques années.

En 1745 nous trouvons le même chiffre de valeur qu'en 1730, 288,968 livres ; en 1746 il s'élève à 317,085 ; en 1749 à 378,771 ; jusqu'en 1770 il descend à une moyenne inférieure à 100,000, avec 216,906 comme maximum en 1759, et 47,000 minimum en 1752 et 1768. Le prix varie de 1 liv. 15 sous à 2 livres.

*Cannelle.* — Elle venait de Hollande. En 1744 elle coûtait 6 livres la livre. On en reçut pour 49,638 livres tournois; en

1748 pour 14,735 livres ; en 1749 pour 30,177 livres ; et depuis cette époque le chiffre varia de 30 à 50,000 livres tournois par an.

*Girofle.* — Il valait de 8 livres à 8 livres 10 sous la livre poids. Il entre :

| | | | |
|---|---|---|---|
| En 1730... | pour 181.400[1] | En 1749... | pour 123.189[1] |
| 1744... | 141.032 | 1762... | 144.720 |
| 1745... | 54.126 | 1768... | 47.124 |
| 1748... | 47.806 | 1770... | 199.728 |

*Muscade.* — Elle coûtait le même prix que le girofle. On en recevait annuellement 5 à 6 tonneaux du poids de 260 livres chaque.

*Drogueries diverses.* — Ces drogueries venaient aussi de Hollande. Nous voyons figurer dans les états d'entrée : assa-fœtida, cachou, cassialina, jalap, maniquette, mercure doux, quinquina, sublimé, thé, argent vif, ambre gris, alun, allumettes à vin, amidon, arsenic, azur commun, borax, brun-rouge, bois de santal moulu, bois de campêche et de Sainte-Marthe, cire jaune, colle de poisson, cochenille, garance, litharge, minium, rocou, safran.

### *c.* Produits végétaux.

*Bois.* — Les bois du Nord formaient un article d'importation qui comprenait les merrains, bourdillons et fonçailles pour les barriques, et les bois de construction, planches et soliveaux de sapin.

Ces bois venaient de Riga, de Memel, de Stettin, de Dantzick, de Danemark, de Suède, et étaient importés par les navires de Hollande, des villes hanséatiques ou des ports d'origine.

Nous ne donnons que quelques chiffres.

En 1723, le Nord fournissait en merrains une valeur de 589,590 livres ; en 1730, de 340,916 livres ; en 1744, de 340,550 livres, s'élevant à 451,300 avec les apports de la Suède et du Danemark ; en 1745, 765,450 ; en 1746, 511,178. Les chiffres se tiennent entre 500,000 et 600,000 jusqu'en 1770. Ils atteignent en 1771, pour le sapin seulement, 873,577 ; en 1774, 3,473,490 ; en 1775, 2,293,590 livres ; en 1776 le Nord seul fournit en sapin 1,467,360, et en 1777, 2,545,600 livres.

*Tabac.* — Bordeaux recevait des tabacs de provenance française et de provenance étrangère.

Ces tabacs payaient des droits d'entrée, de circulation et de sortie, qui étaient compris dans la ferme générale. Ils en furent retirés, en 1677, pour former une ferme particulière qui fut d'abord cédée pour 150,000 livres par an, plus 100,000 livres payables annuellement aux fermiers généraux. Le prix du bail s'accrut ensuite chaque année jusqu'à ce que, en 1718, le monopole absolu du tabac fut conféré à la Compagnie des Indes formée par Law, et ce au prix annuel de 4 millions de livres.

Le 29 décembre 1719, un arrêt du Conseil révoqua le privilège exclusif qui était alors dans les mains du sieur Jean Lamirail, et permit à tous les sujets de Sa Majesté de faire le commerce du tabac en gros et en détail, de le fabriquer en tabac à priser, à fumer et à chiquer, moyennant le paiement de droits d'entrée, de circulation et de sortie (1).

Des restrictions furent portées à la culture du tabac français, dont la fraude avait trop de facilité, et on s'empressa de revenir à l'ancien système de ferme. Le tabac fut compris dans les fermes générales.

Un arrêt du Conseil du 13 février 1724 défendit à l'avenir de cultiver le tabac dans les comtés de Turenne et de Montfort, situés l'un dans le Limousin, l'autre dans l'Armagnac, et qui, jusqu'alors, avaient été autorisés à planter du tabac. Mais les cultivateurs avaient des approvisionnements qui étaient frappés par les droits. On entoura la contrée d'un cordon de troupes chargées de la plus rigoureuse surveillance; on mit en prison quelques récalcitrants. Les intendants de Bordeaux, de Limoges et de Montauban furent investis d'une juridiction spéciale relative aux fraudes sur les tabacs de Guienne; et on obligea les propriétaires à faire la déclaration des tabacs qu'ils possédaient. On accorda cependant quelques indemnités aux propriétaires dont on supprimait la culture.

Mais on n'en accorda aucune à ceux que ruinait la suppression de la liberté du commerce du tabac. A ce moment, un grand nombre de marchés étaient engagés entre les négociants de Bordeaux et les propriétaires cultivateurs de Tonneins, de

(1) Arch. du dép. Chambre de comm. Reg. D, Délibérations, f° 102.

Clairac, de La Plume et des autres contrées affectées à cette culture. Tous ces marchés furent annulés par ordre royal. Quelques habitants de La Plume s'étant plaints trop vivement, on en mit plusieurs en prison (1). Aussi, peu d'années après, l'intendant se trouvait obligé de constater que les habitants de Tonneins, Clairac, La Plume, Mauvesin et d'autres cantons avaient abandonné la culture du tabac, « qui autrefois amenait » bon nombre d'étrangers et la richesse », et ne pouvaient plus payer les tailles et la capitation (2).

Nous ne trouvons qu'en 1723 une importation d'Angleterre à Bordeaux de tabac de Virginie : 144,000 livres poids à 35 livres le quintal.

En 1740, les négociants de Bordeaux avaient obtenu le droit d'entrepôt pour les tabacs français et étrangers; mais nous ne trouvons pas encore d'importation de tabacs étrangers.

La guerre avait été déclarée à l'Angleterre le 15 mars 1744; mais de nombreux passeports furent accordés à des négociants de Bordeaux pour faire venir d'Angleterre diverses marchandises, notamment des tabacs. Ainsi, le 27 septembre, Coppinger obtenait un passeport pour faire venir d'Angleterre le navire l'*Espérance*, avec 400 boucauts de tabac, et plus tard le *Nelson*, avec 300 boucauts. Les fermiers généraux faisaient venir la *Bénédiction* d'Aberdeen. Bordeaux reçut, cette année 1744, d'Angleterre 1,602,050 livres de tabac Virginie à 6 sous la livre, et de Hollande 2,135,372 livres à 5 sous, soit une valeur de 1,014,458 livres tournois.

En 1745, les fermiers généraux firent venir d'Angleterre huit navires chargés de tabac. Le total de l'importation d'Angleterre s'éleva à 675,287 livres tournois.

Les registres de l'Amirauté nous donnent, à partir de cette époque, les noms et les tonnages des navires anglais venant de France pour les fermiers généraux qui ont le monopole d'introduire les tabacs. Il fallut un arrêt du Conseil du 11 février 1756 pour pouvoir expédier du tabac pour la côte de Guinée; mais l'arrêt porte que ce tabac serait fourni par les fermiers généraux au prix de 12 sous la livre pesant, avec défense aux négociants d'en faire venir de l'étranger pour cette destination.

---

(1-2) Arch. de la Gir., série C, n[os] 1350 et ss., 2379 et ss., 2646, 2752.

Voici la valeur en livres tournois des importations à Bordeaux :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1746 | à 5 sous la livre. | 1.229.375 l | 1763 | à 4 sous la livre. | 305.579 l |
| 1747 | » | 1.092.894 | 1764 | » | 1.564.528 |
| 1748 | » | 908.407 | 1765 | » | 172.328 |
| 1749 | » | 1.086.871 | 1766 | » | 471.110 |
| 1750 | » | 1.186.790 | 1767 | » | 387.155 |
| 1751 | » | 1.159.292 | 1768 | » | 440.415 |
| 1752 | » | 1.719,507 | 1769 | » | 704.702 |
| 1753 | à 3 sous la livre. | 1.341.737 | 1770 | » | 673.416 |
| 1754 | à 4 sous la livre. | 1.109.713 | 1771 | » | 625.441 |
| 1755 | » | 769.057 | 1772 | » | 926.126 |
| 1756 | » | 187.988 | 1773 | » | 977.137 |
| 1757 | » | 540.644 | 1774 | » | 266.920 |
| 1758 | à 6 sous la livre. | 1.007.125 | 1775 | » | 350.120 |
| 1759 | à 5 sous la livre. | 1.295.810 | 1776 | à 5 sous la livre. | 2.754.200 |
| 1760 | » | 1.570.976 | 1777 | » | 290.984 |
| 1761 | à 4 sous la livre. | 1.412.267 | 1778 | » | 498.400 |
| 1762 | » | 299.540 | 1780 | de Hollande... | 1.514.877 |

Quand l'indépendance des États-Unis permit de faire le commerce direct avec ces contrées, les importations d'Angleterre et de Hollande cessèrent complètement, et le mouvement des tabacs arrivant à Bordeaux prit une plus grande extension.

Bordeaux reçut annuellement du Maryland et de la Virginie 3,000 boucauts. pesant chacun de 1,200 à 1,500 livres, et dont le prix d'achat variait de 30 à 40 livres tournois par quintal.

Le tabac américain subissait à Bordeaux les diverses manipulations nécessaires pour le convertir en tabac à priser en poudre, en tabac à fumer en cigares ou pour la pipe, enfin en tabac à chiquer pour les matelots.

Cet emploi s'appliquait à environ 1,800 boucauts sur les 3,000 qui étaient reçus. Sous cette nouvelle forme, l'équivalent de 400 boucauts était réexpédié à l'étranger, ainsi qu'environ 1,200 boucauts en feuilles profitant de l'entrepôt et du transit. Le reste servait à la consommation locale pour partie, mais 900 à 1,000 boucauts se répandaient dans le royaume.

Les sept ou huit manufactures employaient 500 ouvriers, dont les deux tiers étaient des femmes et des enfants.

Le tabac fabriqué à Bordeaux était uniquement employé à la consommation intérieure.

### *d.* Produits minéraux.

*Charbon de terre.* — L'emploi de ce combustible était usité à Bordeaux pour quelques petites industries du fer, telles que la maréchalerie et la serrurerie. Il fut appliqué à la verrerie et à la raffinerie. Ces charbons venaient d'Angleterre et quelque peu de Hollande.

La houille était soumise, par le célèbre tarif du 18 septembre 1664, au droit d'entrée de 8 sols par baril de 250 livres; ce droit fut triplé par Colbert en 1667 et porté à 24 sols; l'arrêt du Conseil du 3 juillet 1692 l'éleva à 30 sols. Mais comme l'industrie minière française ne pouvait suffire aux besoins de la consommation, peu étendue cependant, on reconnut qu'il fallait modérer ce droit, et, au moment de la paix d'Utrecht, les droits furent ramenés au tarif de 1664.

En 1728, on revint au tarif de 1692, pour forcer à prendre les charbons français. M. Brisson, député du commerce, avait inutilement fait remarquer au Conseil, au nom des ports de Bordeaux et de La Rochelle, qu'il était très onéreux pour les villes maritimes de se servir du charbon français dont le transport était fort coûteux. Le charbon de Cahors revenait à Bordeaux à 350 livres la tonne; aussi en portait-on fort peu; celui de Gaillac coûtait 340 livres, et celui d'Angleterre 210 ou 220; il était de qualité très supérieure.

Les raffineurs de sucre et les armateurs qui expédiaient du charbon de terre aux colonies, se plaignirent de l'élévation des droits. Le député du commerce, M. Brisson, transmit leurs réclamations aux fermiers généraux; mais il manda à la Chambre qu'il n'y avait pas d'espoir de réussir, parce qu'on se proposait d'ouvrir en France de nouvelles mines et qu'on voulait leur assurer des débouchés.

La Chambre insista sur la nécessité de modérer les droits sur les charbons anglais, qui en élevaient le prix trop haut. « La » rareté du combustible, amenée par les hauts prix, occasionne, » disait-elle, la cessation des raffineries et la ruine du commerce » des îles. Sur les vingt-deux raffineries de Bordeaux, douze » ont déjà fermé. » Le président du Conseil de commerce à Paris, Fagon, envoya chez M. Brisson un marchand de charbons du Nivernais. Ce marchand prétendait que son charbon avait

autant d'activité que celui d'Angleterre, et offrit d'en envoyer 300 tonneaux à Bordeaux comme échantillons. Le contrôleur général dit, d'ailleurs, qu'on venait de découvrir de nouvelles mines de houille dans le Languedoc; qu'on commençait à les exploiter, et qu'on devait faire tous les efforts possibles pour se passer des denrées de l'étranger lorsqu'on n'en manquait pas en France.

Le commerce de Bordeaux ne se découragea pas. Une assemblée eut lieu chez l'intendant, le 4 février 1729. Les raffineurs de sucre, les verriers, les savonniers y assistèrent. Les directeurs de la Chambre dirent que « le commerce des îles » serait ruiné si le charbon manquait aux raffineurs et aux » forges qui fabriquent les ancres de navires. Déjà les ouvriers » raffineurs, n'ayant plus de travail, passaient en Irlande. Il » ne suffit pas d'ouvrir des mines à l'aventure, il faut qu'elles » puissent fournir un charbon de qualité convenable et en » quantité suffisante. Les vingt raffineries de Bordeaux » consomment annuellement 2,000 tonnes de charbon anglais; » la verrerie de Bordeaux et celle de Bourg, ensemble 1,000 » tonnes; deux manufactures de savon, vingt-trois forges, » cinquante serruriers, seize cloutiers, plus ceux des campagnes, » en font emploi. Le tout forme 6,000 tonnes de 20 quintaux » chacune.

» Quant aux charbons de Gaillac, de Cahors et du Languedoc, » ils ne peuvent venir que par le Lot ou par le canal, qui ne » sont pas toujours navigables. Le commerce de charbon avec » l'Angleterre est très avantageux; il occasionne la vente de » quantité de vins et d'eaux-de-vie dont le roi tire beaucoup » d'argent. »

La demande de la Chambre fut accueillie, et par arrêt du Conseil du 31 janvier 1730 les droits furent fixés à 12 sols le baril.

Quelque temps après, les fermiers proposèrent de changer la mesure du charbon, et d'adopter à Bordeaux celle de Rouen, conformément à un arrêt du Conseil du 28 novembre 1731. La Chambre de commerce fit remarquer que l'adoption de cette nouvelle mesure diminuerait l'ancienne de huit barils ou bailles par tonneau, et amènerait une augmentation de droits de 11 pour 100, soit de 5 livres 10 sols par tonneau; que la mesure dont la matrice se conservait à l'hôtel de ville était une demi-

barrique de 16 verges dont les 72 mesures formaient un tonneau, compte de bureau, mais que dans la pratique le vendeur devait livrer 80 bailles pour un tonneau charbon, valant 9 tonneaux de mer; qu'il ne fallait pas changer inutilement les habitudes du commerce.

Le charbon étranger payait par tonneau 59 livres 12 sols 4 deniers. Celui de France venant par mer, 4 livres 5 deniers; celui du haut pays, 3 livres 4 sols.

Vers 1740, la consommation de Bordeaux montait à 12,125 tonnes, dont voici le détail :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 16 raffineries....... | 3,600 tx | 22 cloutiers........ | 495 tx |
| 3 verreries........ | 3,780 » | 14 maréchaux...... | 400 » |
| 60 serruriers....... | 1,080 » | 1 nouvelle verrerie. | 1,960 » |
| 36 forgerons....... | 810 » | Ensemble... | 12,125 tx |

En 1755 la Chambre écrivait à l'intendant qu'avec le service des colonies Bordeaux consommait par an 30,000 tonneaux de mer de charbon du poids de 20 quintaux; que les mines de Carmaux et de Gaillac ne pouvaient fournir la dixième partie de cette quantité.

Les droits furent cependant augmentés en 1761, mais pour quelques provinces seulement; ils restèrent sans changement à Bordeaux.

Le 20 juin 1764 les manufacturiers se plaignaient que le prix du charbon anglais eût beaucoup augmenté. Il était monté à 600 livres le tonneau charbon valant 9 tonneaux de mer. Ils demandaient une diminution sur les droits d'entrée. La Chambre adressait un mémoire à l'intendant sur l'utilité de ce charbon pour l'industrie locale. Elle disait que le charbon anglais était le seul qui eût le corps et l'activité nécessaires pour avoir un feu égal et vif. Celui du Quercy était léger, crasseux, et se dissolvait trop vite; il ne pouvait être employé qu'avec le charbon anglais et ne convenait seul ni pour le fer ni pour les verreries et raffineries. « Le charbon de Newcastle est le » meilleur connu. Une expérience faite à la verrerie Mitchell » avec du charbon anglais et du charbon de Montarley, vendu » par M. Lynch, a donné 50 francs de dépense pour l'anglais, » et 143 pour l'autre, soit 93 francs de différence en faveur » du Newcastle. »

MÉTAUX : FER. ACIER. CUIVRE. PLOMB. ÉTAIN. FER-BLANC.

Nous avons parlé de l'industrie du fer et des métaux à Bordeaux. Nous nous occupons ici de l'importation des métaux.

*Fer.* — Les fers étrangers venaient d'Espagne, de Suède et de Hollande, très rarement d'Angleterre. Au commencement du siècle, en 1701, au moment de la guerre contre l'Angleterre et la Hollande, un règlement permit l'introduction en France de certaines marchandises venant de ces pays; mais il n'autorisa pas celle du fer, qui continuait à venir d'Espagne.

En 1713, à la paix, des négociants ayant demandé à faire venir en France des fers de Suède, le Conseil de commerce en accorda la permission. Il est à remarquer qu'aux termes de la lettre du consul de France à Stockholm, qui fut produite à la délibération du Conseil, les Anglais apportaient déjà à Rouen et à Bordeaux des fers de cette provenance, et portaient en Suède des vins. Ils achetaient les fers en Suède pour 66 à 70 livres le millier, et ils les vendaient 100 livres à Bordeaux et 120 livres à Rouen. Le consul était surpris que les Français ne vinssent pas s'approvisionner eux-mêmes, l'entrée de ces marchandises étant permise.

Le rédacteur du mémoire de 1730 fait remarquer qu'à cette époque, il n'y avait pas de change direct d'aucune place de commerce de France sur Stockholm, et que les remises ne pouvaient se faire que par Amsterdam ou Hambourg. C'est ce qui nous explique pourquoi les fers de Suède étaient le plus souvent apportés par la Hollande et par les villes hanséatiques.

Il ne paraît pas que les fers étrangers fussent alors soumis à un droit spécial d'entrée; car, en 1732, les fermiers du droit domanial de la marque des fers demandèrent au Conseil d'être autorisés à percevoir une taxe sur les fers étrangers. La Chambre de commerce de Bordeaux, extraordinairement assemblée à ce sujet, trouva que l'établissement d'un droit quelconque serait très onéreux à un commerce aussi utile que celui du fer, soit pour le besoin qu'on en avait, soit pour le débouché qu'il procurait aux denrées de la province; le droit aurait pour effet de diminuer l'étendue de ce commerce et nuirait au bien public. Nous avons parlé des demandes des maîtres de forges français, pour faire supporter des droits de

douanes aux fers étrangers, et de la résistance de la Chambre de commerce.

L'auteur du mémoire de 1730 dit que les fers de Suède et d'Espagne qui venaient à Bordeaux comptaient année ordinaire pour 20,000 barres, pesant 6,000 quintaux, à 16 livres le quintal, représentant une valeur de 96,000 livres.

Ces chiffres augmentèrent considérablement. Voici un état de la valeur en livres des fers en barres et en feuilles venant d'Espagne :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1744. à 13l le quintal. | 217.839l | 1762 ............. | 93.678l |
| 1745 ................ | 158.882 | 1763 ............. | 343.158 |
| 1746. à 12l le quintal. | 116.328 | 1764 ............. | 1.650.788 |
| 1747 ................ | 163.779 | 1765 ............. | 427.707 |
| 1748 ................ | 289.286 | 1766 ............. | 305.726 |
| 1749 ................ | 287.153 | 1767 ............. | 292.026 |
| 1750 ................ | ? | 1768 ............. | 281.757 |
| 1751. à 3 sous la livre. | 183.372 | 1769 ............. | 329.088 |
| 1752 ................ | 121.389 | 1770 ............. | 1.140.298 |
| 1753 ................ | 140.547 | 1771. à 18l le ql.. | 1.942.107 |
| 1754. à 17l le quintal. | 218.130 | 1772 ............. | 645.226 |
| 1755 ................ | 276.352 | 1773 ............. | ? |
| 1756 ................ | ? | 1774 ............. | 622.878 |
| 1757 ................ | 357.155 | 1775 ............. | 1.492.445 |
| 1758 ................ | 262.190 | 1776 ............. | 3.132.876 |
| 1759 ................ | 252.186 | 1777 ............. | 5.843.726 |
| 1760 ................ | 279.301 | 1778 ............. | 1.110.763 |
| 1761. à 14l 10s le quintl. | 241.896 | | |

Dans ces importations figurent quelques lames d'épée; en 1749 notamment pour 6,962 livres.

Les importations de Suède directes ou par la Hollande et le Nord variaient entre 30,000 et 150,000 livres par an. Il était aussi importé de ces pays des sabres, des faux, des aiguilles à coudre les voiles, et autres menus objets.

*Acier.* — Le Danemark, ou plutôt la Norwège qui faisait partie du Danemark, nous envoyait assez souvent des aciers, mais en si minime quantité que nous n'en donnons que quelques chiffres. En 1747, Bordeaux reçut par les ports du Nord 970 livres d'acier à 6 sous la livre, valant 291 livres tournois. Dix ans après, il en venait par la Hollande, à 7 sous la livre, pour 22,726 livres tournois.

Vers 1764, à la paix, l'importation augmente, et une partie vient directement du Danemark.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1764 | pour une valeur de | 68.080[1] | 1768 | pour une valeur de | 90.464[1] |
| 1765 | » | 188.202 | 1769 | » | 364.194 |
| 1766 | » | 323.178 | 1770 | » | 434.194 |
| 1767 | » | 124.356 | 1771 | » | 232.635 |

*Cuivre.* — Le cuivre en feuilles venait à Bordeaux de Suède par la voie de Hollande et par celle de Hambourg. Il servait pour toute espèce d'ouvrages de chaudronnerie. Une partie était expédiée à Montpellier pour la fabrication des tartres dits *verdets*.

En 1730, Bordeaux recevait annuellement 800 quintaux de cuivre, représentant à 135 livres le quintal 108,000 livres tournois.

Les cuivres *en rosette*, c'est-à-dire ceux sous la forme de plaques ou gâteaux circulaires qui prennent le nom de leur belle couleur rouge, venaient des mines de Suède, Falhum en Dalécarlie, des mines de Norwège, et aussi de celles du Hanovre, du Harz et de la Thuringe. Comme les cuivres en feuilles, ils arrivaient à Bordeaux par les navires hollandais et des villes hanséatiques, plus rarement par ceux de Danemark et de Suède. Hambourg était d'ailleurs le principal facteur du commerce des cuivres et de tout le commerce suédois.

En 1730, le *fil de laiton*, qui se fabriquait dans les mines de cuivre, et qui arrivait à Bordeaux par les mêmes voies, Hollande et Hambourg, était évalué à la quantité annuelle de 250 quintaux d'une valeur courante à Bordeaux de 130 à 135 livres le quintal, soit 30 à 35,000 livres tournois.

Nous devons comprendre encore ici les *couperoses*, ou sulfates de cuivre et sulfates de fer qu'on confondait sous la même dénomination, sans se préoccuper de leur composition chimique, et que l'on ne distinguait que par la couleur, en couperose verte et couperose bleue.

En 1708, la ferme royale fit saisir à Bordeaux 91 barriques de couperose bleue venant de Stockholm par navire suédois pour compte des sieurs Nayrac, Testas et Luneman, sous prétexte que ces marchandises venaient d'Angleterre et non de Suède, et que leur importation d'Angleterre était prohibée. Il fut allégué par les négociants que l'Angleterre ne fabriquait que

de la couperose verte, parce que ce pays ne possédait que des mines de fer, et qu'au contraire la Suède, riche en mines de divers métaux, possédait des couperoses vertes provenant de ses mines de fer, et d'autres bleues, provenant de ses mines de cuivre. L'argument tiré de ce que l'Angleterre n'exploitait pas de mines de cuivre fut admis par le courtier Jude, appréciateur du bureau des fermes ; mais il ne devait pas conserver longtemps sa valeur, car dès la fin du siècle précédent l'Angleterre était entrée en possession de mines puissantes de ce métal dans le Devonshire, les Cornouailles et l'île d'Anglesea, qui allaient, dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, prendre un développement considérable.

La couperose était taxée à l'entrée en 1713 d'un droit de 15 sous le quintal.

Nous nous bornons à donner quelques chiffres relatifs à l'importation du cuivre.

En 1744, Bordeaux reçut du Nord la valeur en livres tournois de :

| | |
|---|---|
| Cuivre brut.................. | 7.428[1] |
| » en feuilles............. | 83.267 |
| » en rosette............. | 129.984 |
| » ouvré.................. | 18.400 |
| Total...... | 239.079[1] |

Les années suivantes, sans détails :

| | |
|---|---|
| 1745 ......... .................... | 309.982[1] |
| 1746 ............................. | 341.247 |
| 1748 ............................. | 207.139 |

| | De Hollande. | Du Nord. | Totaux. |
|---|---|---|---|
| 1749 ........ | 94.259 | 463.911 | 558.170 |
| 1751 ........ | 105.206 | 363.596 | 468.802 |
| 1752 ........ | 115.569 | 180.053 | 295.622 |
| 1760 ........ | » | » | 126.722 |
| 1761 ........ | 187.864 | 129.732 | 317.596 |
| 1762 ........ | 74.747 | 471.495 | 546.242 |

Depuis cette époque, la valeur de cette importation a varié, année moyenne, de 343,304 francs en 1763 à 170,000 francs les années suivantes.

*Plomb.* — Les mines d'Angleterre produisent beaucoup de plomb; mais l'entrée de cette marchandise venant d'Angleterre, d'Écosse ou d'Irlande, était prohibée aux termes du règlement du 6 septembre 1701, fait au commencement de la guerre, et qui continuait à être en vigueur, n'ayant pas été abrogé par la paix d'Utrecht.

Cependant il était possible d'en faire venir d'Écosse et d'Irlande en obtenant des passeports spéciaux. On voulait bien se montrer favorable à l'Écosse et à l'Irlande, pays où la France comptait de nombreux amis, mais on craignait qu'à l'aide de cette tolérance on n'importât des plombs anglais.

Ainsi, en 1708, le Conseil du commerce, saisi par Arbuthnot, marchand écossais établi à Rouen, d'une demande par lui adressée au contrôleur général pour faire venir d'Écosse plusieurs navires chargés de plomb et les diriger sur Bordeaux où ils prendraient des vins, vit sa demande repoussée par le motif que l'Écosse ne pouvait fournir au plus que 360 milliers de plomb de son cru chaque année; qu'à raison des bonnes relations de ce royaume avec la France, on avait laissé venir 20 navires pour lesquels 20 passeports avaient été expédiés, ce qui avait dû épuiser les 360 milliers du produit des mines d'Écosse.

La situation était à peu près la même pour le plomb d'Irlande.

Ces prohibitions furent levées, après la paix, par arrêt du Conseil du 5 février 1713, mais renouvelées en 1720. Un nouvel arrêt du 3 mars 1722 régla « les précautions à prendre » pour laisser l'entrée libre aux véritables plombs de l'Alle- » magne et du Nord, et la fermer à ceux de l'Angleterre ».

Les plombs d'Allemagne, tirés des montagnes du Harz, en Souabe, arrivaient à Bordeaux par Brême et par Hambourg. On en recevait de 4,500 à 5,000 quintaux par an au prix moyen de 22 à 24 livres tournois le quintal, soit pour une valeur de 100,000 à 120,000 livres tournois.

*Étain.* — Comme le plomb, l'étain de provenance anglaise était prohibé en France, mais il était possible d'en faire venir avec autorisation spéciale et passeport. Les manufactures de faïence le préféraient à celui d'Allemagne, introduit par la Hollande. Madame de Villeray, qui exploitait à Rouen une fabrique de faïence, demandait en 1726 à faire venir d'Angleterre du plomb et de l'étain, préférables pour son emploi à

ceux venus de Hollande. La faïencerie de Bordeaux fit plus tard des demandes semblables.

La Compagnie hollandaise des Indes importait en France les étains de Siam dont l'entrée était réglée par arrêt du Conseil du 12 avril 1723. Sous la dénomination d'étains de Siam, étaient compris ceux de l'archipel malais, de Ceylan, de Malacca, de Banca, qui étaient expédiés en Hollande par Java et Batavia.

L'étain était employé à Bordeaux pour les usages habituels de l'étamage, du vernissage des faïences et poteries de terre, et en grande quantité par les potiers d'étain dont l'industrie était encore très importante pour le service domestique, malgré la récente introduction de la vaisselle de faïence.

Vers 1730, la France recevait tous les ans de Hollande la quantité de 800 à 900 quintaux d'étain au prix de 120 livres le quintal. De 1763 à 1780, l'importation avait à peu près doublé.

*Fer-blanc.* — Ce produit, obtenu par le décapage, le polissage et l'étamage de la tôle mince avec des étains de diverses qualités, venait à Bordeaux de Dantzick et surtout de Hambourg. Bordeaux en recevait peu, environ par année 600 barils, contenant chacun 300 feuilles de fer-blanc uni, ou 150 feuilles à la double croix, moins travaillées. Le baril valait de 110 à 115 livres tournois.

## § 2. — IMPORTATIONS DES COLONIES FRANÇAISES.

Bordeaux recevait une assez grande variété d'articles des colonies; mais plusieurs n'avaient pas une grande importance comme chiffre. Il en était ainsi des produits tels que le baume du Pérou, le camphre, la casse, le capillaire, les citrons, le gingembre, la vanille, le bois de gayac.

Nous trouvons cependant quelques années où l'importation du gingembre a atteint la valeur de 25,000 à 30,000 livres tournois.

Le bois de campêche a donné lieu quelquefois, mais rarement, à quelques affaires. Le rocou, dont on importait pour 47,347 livres tournois en 1723, et 54,239 en 1728, est resté stationnaire ou a décru. Le bois d'acajou figure assez rarement.

Les cuirs tannés et en poils ont eu un courant d'affaires plus suivi. Ils ont jusqu'en 1751 une valeur moyenne de 180,000 à 200,000 livres et atteignent 1,091,868 livres en 1753, 974,422 en 1762, pour revenir aux environs de 150,000 à 200,000 livres. Leur importation était intermittente.

Pendant que la France possédait l'Acadie et le Canada, elle en recevait des pelleteries. Les peaux d'ours, oursons, loups cerviers, martres, putois, loutres, renards, marmottes, cerfs, chevreuils, figurent, mais en petit nombre, aux états d'entrée des marchandises.

Les produits coloniaux dont nous allons nous occuper ne comprennent que trois classes : dans celle des produits alimentaires, nous étudierons le cacao, le café et le sucre ; dans celle des matières tinctoriales, l'indigo ; et dans celle des matières textiles, le coton. Ce sont là les grands produits qui donnent le fret et la marchandise d'échange.

*Cacao.* — Le cacao est le fruit du cacaotier ou cacaoyer, qui comprend plusieurs variétés. Elles croissent dans l'Amérique tropicale, où la conquête espagnole en trouva la culture en grande faveur, surtout au Mexique. Les Indiens préparaient avec les graines du cacao un breuvage auquel on a laissé le nom de chocolat, adopté avec de légères variantes par les nations européennes.

La culture du cacao, introduite à la Martinique vers 1660, y avait pris, quelques années après, un grand développement ; mais, en 1727, un grand tremblement de terre ayant fait périr les cacaotiers, cette culture fut à peu près abandonnée dans cette île et remplacée par celle du café. Le cacao existait aussi à la Guadeloupe, à Saint-Domingue et dans les autres îles des Antilles, ainsi qu'à Cayenne et à l'île Bourbon.

Le prix de la livre de cacao était de 15 à 20 sous avant 1727. Il monta à 40 sous en 1728 et ne descendit à 20 et 25 sous que dix ans après. Il tomba à 8 sous de 1749 à 1760, et resta jusqu'à la fin du siècle à 12, 11 et 10 sous.

Nous donnons dans le tableau général des importations des colonies celles des quantités de cacao de 1721 à 1780, et de leur valeur en livres tournois.

*Café.* — On ignore à quelle époque commença l'usage de torréfier les grains du café, plante originaire de l'Arabie, et de les faire servir à la composition d'une boisson. Léonard

Rauwolf, qui publia, en 1572, la relation de ses voyages en Orient, et, peu après Prosper Albin, médecin et attaché au consulat de Venise en Égypte, sont les premiers auteurs européens qui ont fait mention du café.

De l'Arabie l'emploi de cette fève s'était répandu dans tous les pays musulmans; il fut introduit en Europe par les voyageurs qui correspondaient avec le Levant. Pietro de la Viale le fit connaître en Italie dès 1615; La Roque à Marseille en 1644; dès cette époque, dit-on, on dégusta une tasse de café à la cour de France; Thévenot le fit connaître à Paris en 1647.

Les premiers établissements où la liqueur de café fut débitée au public, et qui reçurent et ont gardé le nom de *cafés*, furent créés à Londres, en 1652; à Marseille en 1670. A la même époque, Soliman Aga, ambassadeur de la Porte ottomane auprès de Louis XIV, mettait le café à la mode à la cour de France et à la ville, mode que M^me^ de Sévigné croyait éphémère, ce qui lui faisait dire que la vogue de Racine passerait comme celle du café. Quelques Arméniens, Pascal, Maliban et le Sicilien Procope, établirent à Paris des salons où le public allait boire cette liqueur nouvelle.

Le café en grains était exporté d'Alexandrie par les Vénitiens et les Génois, qui avaient alors le monopole de cette denrée. La faveur du public pour cette fève, qui commençait à se dessiner, et le prix élevé qu'elle atteignait, amenèrent les Hollandais d'abord, les Anglais ensuite, à rivaliser avec les Italiens, et à aller chercher directement le café à Moka, dans l'Yémen.

Plus tard, on songea à semer les graines de cet arbrisseau dans les contrées où le climat pourrait lui convenir. Sur les demandes réitérées de Nicolas Witsen, bourgmestre d'Amsterdam, le premier gouverneur hollandais des Indes Orientales, Van Horn, réussit à se procurer quelques caféiers et commença des plantations à Java, d'où un plant fut apporté au jardin botanique d'Amsterdam. Les graines de cet arbuste furent semées avec soin; un des sujets venus de ce semis fut envoyé d'Amsterdam, en 1714, et donné au Jardin des Plantes de Paris en 1716.

Quatre ans après, en 1720, l'enseigne de vaisseau Declieux obtint par le crédit du médecin Chirac un jeune pied de caféier venu de semis au jardin du roi, et l'emporta à la Martinique, où il voulait essayer cette culture. On a souvent raconté que,

pendant la traversée, l'eau vint à manquer et dut être rationnée, et que le jeune officier, se privant d'une part de sa ration, parvint à sauver son plant précieux.

A l'arrivée dans la colonie, il fallut faire garder militairement l'arbuste pour empêcher qu'il ne fût volé. Il fit bien sa reprise dans un terrain favorable et rapporta deux livres de grains qui furent distribués à plusieurs propriétaires de la Martinique.

La première récolte fut très abondante, et les colons adoptèrent d'autant mieux cette nouvelle culture qu'elle paraissait rémunératrice et facile, et qu'un effroyable ouragan anéantissait, en 1727, les plantations de cacaotiers qui avaient été jusque là la plus grande ressource des habitants.

Bientôt toutes les Antilles cultivèrent le café. Les planteurs de la Martinique envoyèrent des plants et des graines à la Guadeloupe et à Saint-Domingue.

La Guyane française reçut des graines de la colonie voisine de Surinam, malgré les prohibitions sévères des Hollandais à qui appartenait cette colonie. Les graines furent apportées à M. d'Albon, commissaire de la marine à Cayenne, par un nègre transfuge, qui reçut sa grâce.

Dès 1720, la Compagnie française des Indes prenait à Moka même les premières graines de café qui furent semées à l'île Bourbon.

Les importations du café Moka, venues à Bordeaux par la Hollande, avaient peu d'importance. Nous les trouvons mentionnées, pour la première fois, à partir de 1721.

Bordeaux reçut de Hollande, en 1721, 1,313 livres de ce café à 4 liv. 15 sous. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 6,236[l] 15[s]

Nouvelle importation, en 1724, 5 livres à 4 liv. 10 s. 22 10

En 1728, arrivent les premiers échantillons des Antilles françaises : 392 livres à 2 liv. 15 sous, 1,078 livres tournois; en 1729, 432 livres à 1 livre, 432 livres tournois; en 1730, rien.

Le commerce ne croyait pas à la qualité du café de la Martinique, du café Bourbon, et s'abstenait.

D'autre part, le commerce du café pour l'intérieur de la France appartenait à la Compagnie française des Indes, et les négociants de Bordeaux et des autres ports de mer ne pouvaient acheter le café de nos colonies qu'à la condition de le réexporter et de le vendre à l'étranger.

Une déclaration du Conseil en date du 27 septembre 1732

permit aux ports autorisés à faire le commerce des colonies de demander un entrepôt pour les cafés, afin de pouvoir opérer leur réexportation à l'étranger, l'entrée et la vente en France étant interdites, sauf à la Compagnie des Indes.

Le commerce bordelais trouvait insuffisante la liberté du commerce avec l'étranger, même avec la faculté d'entrepôt, et demandait que la consommation en France du café de la Martinique et des îles fût autorisée. « Il est à craindre, disait » la Chambre, que le commerce des îles, devenu considérable » depuis les lettres patentes de 1717, ne s'affaiblisse bientôt, si » on ne supplée à la perte sur les retours. Un grand déran- » gement vient de la perte des cacaoyers. On faisait un grand » débit de cacao, ce qui occasionnait une grande consom- » mation du sucre ; et, le cacao venant à manquer, le sucre, » quoique offert à bas prix, n'a pas de débit... Les habitans de » la Martinique ont planté beaucoup de café pour remplacer » le cacao, ce qui a donné lieu à la déclaration du 27 sep- » tembre 1732 qui permet l'entrepôt des cafés Martinique pour » l'étranger. Mais l'Angleterre et la Hollande étant d'ailleurs » suffisamment pourvues de café, nous avons pensé qu'avec » une demande générale nous pourrions obtenir la permission » d'introduire en France et d'y opérer la consommation des » cafés Martinique avec un droit modéré. »

Le mémoire de la Chambre fut envoyé aux Chambres de La Rochelle, de Nantes, de Saint-Malo, de Rouen.

Ainsi, en 1733, il ne s'agissait d'obtenir la liberté d'entrée en France que pour le café de la Martinique. Et le droit d'entrepôt pour l'étranger, accordé à Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Nantes et le Havre, ne s'appliquait qu'aux cafés de la Martinique, de la Guadeloupe, de Grenade et de Marie-Galante, et excluait ceux de Cayenne et de Saint-Domingue.

La Compagnie des Indes s'opposait à toute modification à son monopole, et le Conseil du commerce de Paris, saisi de la demande des ports de l'Océan, hésitait à l'appuyer. Il reconnaissait que la liberté de commerce du café de la Martinique en France serait utile à l'État et au commerce ; mais il pensait qu'il n'était pas encore temps de la demander, de crainte d'être refusé : « Il faut avant bien connaître la qualité du café de » la Martinique, et savoir s'il va de pair avec le moka, et en » second lieu la quantité probable. »

Les fermes et la Compagnie des Indes s'opposaient même au transit des cafés par voie de terre ; la Compagnie prétendait, appuyée par M. de Maurepas, que l'entrepôt n'était accordé que pour le transit par mer, parce qu'il serait facile, dans le voyage de terrre, d'en laisser sur la route. Les Chambres de commerce de Bordeaux, de La Rochelle, de Nantes, du Havre, de Saint-Malo, de Dunkerque, protestent.

Les fermes exigeaient en outre des droits de sortie à l'étranger, « nouveauté criante, disait la Chambre, en oppo-
» sition avec le règlement de 1717 sur le commerce des îles,
» et dont il n'était pas fait mention dans la déclaration
» de 1732 ».

Cependant le commerce travaillait à obtenir l'autorisation de faire entrer et vendre pour la consommation intérieure du royaume le café des îles. M. Carton, député de la Chambre à Paris, lui mandait même qu'on parlait de prohiber l'entrée du moka, sauf à Marseille. L'annonce de cette liberté prochaine fut bien accueillie à Bordeaux. « Cette nouvelle, écrivait la
» Chambre, a causé une joie universelle à nos négociants ;
» mais la défense relative aux mokas, sauf à Marseille,
» porterait préjudice au commerce. »

Enfin l'arrêt attendu fut rendu par le Conseil du roi le 29 mai 1736. Il autorisait la consommation du café dans le royaume moyennant un droit d'entrée de 10 livres tournois par quintal de poids de marc brut, avec faculté d'entrepôt pour sortir par mer et en transit par terre, dans un délai de six mois, qui bientôt après fut porté à un an.

Avec la liberté les arrivages atteignirent des chiffres considérables. Les entrepôts devenaient insuffisants. Les négociants louèrent quelques magasins dont les clés étaient remises aux fermiers. En 1739 il en existait déjà plusieurs. On en loua un nouveau rue du Chai-des-Farines ; en 1740 un autre au sieur Clock, fossés du Chapeau-Rouge ; en 1749 on établit l'entrepôt des cafés dans le local de l'ancienne Bourse que la Chambre de commerce et la juridiction consulaire venaient de quitter. Le droit d'entrepôt était fixé à 1 sou 6 deniers par mois et par quintal, poids net ; le droit de poids à 6 deniers le quintal ; celui d'encarrassage à 5, 3, 2, 1 denier par barrique, boucaut, tierçon ou quart.

Le commerce essaya, mais inutilement, de faire remplacer

l'entrepôt réel par l'entrepôt fictif. Il ne put réussir à s'entendre avec le fermier. « Le grand principe de la ferme, disaient les » négociants, est de donner des entraves au commerce pour » obvier à la fraude. Le grand principe au contraire serait de » se conduire comme s'il n'y avait pas de fraude, et cependant » y prendre garde..... Si le commerce continue à être gêné » dans ses opérations, les fermiers généraux perdront de leur » côté le bénéfice que le commerce leur offrait. Comment le » fermier, toujours affamé d'espèces, repousse-t-il une propo- » sition qui lui donne un bénéfice certain et qui diminue les » frais de la régie ? »

L'importation des cafés, commencée en 1724 par 5 livres valant 4 liv. 10 sous chaque, soit 22 liv. 10 sous, avait atteint son point culminant en 1771, quarante-cinq ans plus tard, par 149,485,808 livres poids, dont le prix était réduit à 15 sous la livre, et valant en monnaie 112,114,356 livres tournois.

*Sucres*. — Nous avons déjà parlé des sucres importés des colonies.

Nous en donnons le tableau total. Ces sucres arrivaient sous diverses formes et sous divers noms : sucre blanc; tête de forme; terré; brut.

*Indigo*. — L'indigo est une substance colorante dont le nom indique l'origine indienne. Connue dès la plus haute antiquité, elle était appelée *indicon* par Dioscorides, et *indicum pigmentum* par Pline. Marco Polo, au XIIIe siècle, racontait que les teinturiers de l'Inde faisaient usage de cette préparation pour la coloration des étoffes; et, au XVe siècle, Conti faisait la même mention dans le récit de son voyage en Orient.

Dès le moyen âge, d'ailleurs, les Européens avaient reçu des indigos et en avaient fait emploi. Marseille, dans un tarif de 1228, désignait ce produit sous le nom d'indigo de Bagdad. Il venait de l'Inde soit par le golfe Persique, la Perse et la Syrie, soit par la mer Rouge et l'Égypte à Alexandrie.

Il n'en était fait d'ailleurs qu'un usage très restreint. La petite quantité qu'on employait ne servait guère, vu sa rareté et son prix élevé, qu'à raviver dans quelques cas la couleur bleue que les teinturiers de l'époque donnaient aux étoffes au moyen du pastel, guède ou rouède, dont la culture était florissante en Italie, en Flandre et surtout en France dans la Provence et le Languedoc.

Dès la fin du xvie siècle, les Hollandais, après avoir brisé le joug espagnol, avaient étendu leur navigation dans les mers de l'Inde. C'étaient les teinturiers les plus renommés de l'Europe; aussi ne tardèrent-ils pas à reconnaître que l'indigo, par la richesse, l'éclat et l'intensité de sa couleur, fournissait non seulement des teintes plus belles et plus solides que celles du pastel, mais qu'il offrait, sous un faible volume, une économie qu'on évaluait aux cinq sixièmes du prix de la teinture au pastel.

En 1604, Flessingue recevait déjà par quantités importantes l'indigo venant des Indes Orientales En 1631, trois navires de la Compagnie hollandaise des Indes en apportèrent pour une valeur de plus d'un million de livres tournois, monnaie de l'époque, et la Hollande fut désormais en mesure de fournir cette matière tinctoriale à tous les teinturiers de l'Europe. L'indigo devint un des principaux articles de son commerce et une source puissante des bénéfices de la Compagnie des Indes et de la fortune des capitalistes et des négociants d'Amsterdam.

Une révolution commerciale allait s'accomplir par la substitution de l'indigo au pastel, quand il fut constaté que l'indigo ne croissait pas seulement dans l'Inde antique, mais qu'il se rencontrait ainsi dans ces contrées nouvellement découvertes qu'on appelait les Indes Occidentales. Nous avons vu de nos jours une révolution analogue s'opérer par la substitution des couleurs dérivées de la houille à celles de l'indigo, de la garance et de la cochenille. De pareils changements, s'ils apportent souvent la richesse aux hardis novateurs et marquent un progrès industriel, ne se font pas sans occasionner de profondes perturbations économiques et sociales.

La plante tinctoriale existait à l'état sauvage dans les Antilles et dans les contrées intertropicales de l'Amérique. Christophe Colomb l'avait signalée, au dire de Humboldt. Les Espagnols la trouvèrent au Mexique et les Portugais au Brésil, comme Christophe Colomb à Saint-Domingue. Elle allait être cultivée au Guatemala et à Saint-Domingue; ses produits allaient arriver en Europe.

Leur introduction en France devait porter un coup terrible à une branche jusqu'alors florissante de l'agriculture et du commerce de nos provinces du Midi. Dans le Languedoc, et principalement dans le Lauraguais, les familles les plus riches

devaient leur fortune, et les autres leur aisance, à la culture ancienne et prospère du pastel. Toulouse tenait de ce commerce son luxe et ses richesses. Bordeaux tirait de Toulouse, d'Albi et des autres points du Languedoc des quantités considérables de pastel pour les expédier en Espagne, en Angleterre, dans les Flandres. Nous avons vu toute l'importance de ce commerce au XVI^e^ siècle, comme sa décadence au XVII^e^. Nous avons vu les cultivateurs et les commerçants du Midi appeler en vain à leur aide le pouvoir royal pour interdire cette nouveauté ruineuse de l'indigo, jusqu'à obtenir du roi Henri IV la prohibition sous peine de mort de cette fatale herbe indienne.

Déjà sous le ministère de Colbert il avait fallu se relâcher de la rigueur des édits d'Henri IV, et permettre un emploi limité de l'indigo, qui venait alors de Hollande, pour aviver les teintes du pastel. Mais cela ne fut pas suffisant; les étoffes françaises, mal teintes, étaient délaissées par la consommation; et lorsque l'indigo fut devenu un produit de nos colonies, il fallut se résigner à abaisser les antiques barrières. Dès 1723, nous voyons arriver à Bordeaux l'indigo des îles : mais il ne pouvait encore être employé qu'en transit et pour l'étranger. Son emploi ne devint entièrement libre pour l'intérieur et pour les manufactures françaises qu'en 1737.

La production de Saint-Domingue était la plus importante de celle des Antilles françaises.

Nous donnons les chiffres de l'importation des îles de 1723 à 1780.

Elle s'élevait en 1784 à 1,086,792 livres.

| | |
|---|---|
| En 1788, Saint-Domingue expédiait........ | 909,540[l] |
| Saint-Martin et Marie-Galante, 29,340; la Martinique, 978; Tabago, 402; Cayenne, 342, soit........................... | 31,062 |
| Ensemble...... | 940,602[l] |

La révolution de Saint-Domingue y fit disparaître la culture de l'indigo.

*Coton.* — Les traces les plus anciennes de la fabrication des étoffes de coton en France ne remontent pas au delà de la fin du XVII^e^ siècle.

La France recevait alors le coton du Levant par Marseille. En 1688, Marseille importait 450,000 livres pesant de coton en

laine et 1,450,000 livres pesant de coton filé. Marseille était le seul port ouvert à l'importation du coton du Levant.

Dans le commencement du XVIII[e] siècle, le coton des îles françaises d'Amérique commença à devenir un article d'importation pour Bordeaux.

Le coton existait à l'état indigène dans les îles et sur le continent de l'Amérique. Les anciens Mexicains, avant la conquête espagnole, avaient déjà porté à un haut degré de perfection la fabrication des tissus de coton. Il en faisaient un usage habituel non seulement pour leurs étoffes de vêtements et d'ameublement, mais encore pour leurs papiers, et s'en servaient en outre en guise de monnaie. Ils ne connaissaient d'ailleurs ni l'usage de la laine ni celui du lin, quoique cette dernière plante existât chez eux. Le chanvre et la soie leur étaient inconnus. Ils se servaient uniquement du coton dont ils savaient obtenir non seulement des tissus communs, mais des étoffes d'une finesse extrême, qu'ils avaient aussi l'art de teindre des plus brillantes couleurs.

La culture du coton ne tarda pas à prendre une importante place aux Antilles françaises. Dès 1726 elle était une des récoltes marquantes à Saint-Domingue. La Martinique, la Guadeloupe, suivent plus timidement cet exemple.

Bordeaux commença en 1721 à recevoir du coton en *layne* de nos îles.

L'industrie de la filature du coton était alors dans l'enfance, même en Angleterre où elle devait faire de si gigantesques progrès et prendre un développement si considérable à la fin du siècle, avec les magnifiques inventions de Hargraves, Arkwright, Crompton, Cartwright, et autres.

En France, plusieurs essais de filature, de tissage et de teinture de coton se dessinaient principalement en Normandie. Dans le Bordelais, malgré la protection du gouvernement, les encouragements de toutes sortes, les primes, les allocations accordées, on n'avait obtenu que des résultats industriels peu satisfaisants.

L'importation du coton des îles à Bordeaux offrait un fret de retour ; et, si elle ne servait pas l'industrie de la province, elle donnait au commerce un article de transit pour l'étranger, et surtout de consommation ponr les fabriques du royaume.

Le transit rencontra deux obstacles qui en diminuèrent

l'extension. Ce furent les prétentions des filateurs et des tisseurs de Rouen et celles des fermiers généraux, s'accordant ensemble pour demander des droits de sortie.

Aux termes d'un édit de mars 1669, le droit de sortie pour les cotons, qui étaient alors des cotons étrangers, avait été fixé à 4 pour 100. Quand il s'agit plus tard des cotons des îles françaises d'Amérique, le commerce bordelais fit remarquer que ces denrées était exemptes de droits à l'entrée et à la sortie conformément aux lettres patentes de 1717 qui déclaraient libres et franches toutes les denrées des colonies.

Les cotons venant des îles, d'après un arrêt du Conseil du 16 décembre 1738, jouissaient de la faculté d'entrepôt pour l'étranger et de l'expédition par acquit-à-caution.

Quelques années après, pour protéger la filature française, deux arrêts du Conseil, des 12 novembre et 9 décembre 1749, exemptèrent de tous droits d'entrée royaux et locaux toutes les matières premières des industries du filage et du tissage, les laines non filées, les cotons en laine, les chanvres et lins en masse, les poils de chèvre et de chameau, venant de l'étranger ; et les assujettit, à leur sortie du royaume, à payer un droit de 25 livres le quintal pour les laines, et de 24 livres pour les cotons.

Les fermiers appliquèrent ce droit de sortie de 24 livres non seulement au coton étranger, mais à celui des îles françaises. M. de Trudaine, saisi de la difficulté en 1750, expliqua que par les arrêts de 1749 on avait voulu affranchir le coton qui entre dans le royaume, et par le droit de 24 pour 100 à la sortie on avait eu pour but d'empêcher les matières premières de sortir.

Le gouvernement s'aperçut bientôt de l'erreur qu'il avait commise en empêchant l'exportation à l'étranger du coton de nos colonies. L'Italie, la Suisse, la Savoie, le Nord, qui en étaient les acheteurs, ne pouvant plus se le procurer, allaient chercher en Angleterre les cotons des colonies anglaises, et ne venaient plus prendre nos autres denrées. On s'empressa, par un arrêt du Conseil du 22 décembre 1750, de réduire à 4 pour 100 au lieu de 24 le droit de sortie des cotons.

La Chambre de commerce de Rouen s'efforça de faire rapporter cet arrêt et insista vivement pour faire maintenir le droit de sortie de 24 pour 100 prohibitif de la sortie des cotons en rames. Celle de Bordeaux insistait au contraire en faveur

de la modération des droits. Son député, M. Castaing, chargé de faire valoir l'importance pour les armateurs de pouvoir disposer de ces cotons, marquait que l'arrêt de 1750 avait eu pour but de donner plus de facilité au débouché des cotons du Levant qui arrivaient par Marseille, et à celui des cotons des colonies qui arrivaient par les ports de l'Océan. Que, si l'arrêt de 1749 avait exempté de tous droits les marchandises qui viennent des pays de la domination du Grand Seigneur, de ceux du roi de Perse et des côtes de Barbarie, ainsi que l'étaient celles venant des îles d'Amérique, ce n'était que la crainte de manquer de matière première pour les manufactures françaises qui y avait engagé le Conseil. Ce prétexte n'existant plus, il a ordonné, par l'arrêt de 1750, que les mêmes marchandises paieraient les droits fixés par l'édit de mars 1669 ; au surplus de ne pas s'alarmer du mouvement que se donnait la ville de Rouen.

Celle-ci cependant continuait avec succès sa campagne pour le relèvement du droit de sortie sur les cotons, et en 1751 elle obtint un nouvel arrêt du Conseil qui fixa à 8 pour 100 au lieu de 4 le droit de sortie, dans le but de favoriser les manufactures françaises.

Ce droit trop élevé arrêta l'exportation. Les cotons tombèrent à vil prix ; les faillites commerciales furent la conséquence de cette crise. Les Chambres de commerce de Bordeaux et de La Rochelle continuèrent, mais sans succès, à réclamer la diminution du droit de sortie.

L'importation du coton à Bordeaux, ne trouvant pas d'aliment pour la province où les manufactures n'existaient pas, ni pour l'exportation à l'étranger, restreinte par les droits de sortie, ne prit pas de développement et resta stationnaire.

Quant aux exportations, nous n'avons pas trouvé de documents qui nous permettent d'en retracer le mouvement, s'il a existé, cet article ne figurant dans aucun des tableaux de sortie.

### § 3. — EXPORTATIONS DIVERSES.

Nous donnons le tableau général des exportations pour les pays étrangers et les colonies.

Ce tableau résulte de l'étude et du dépouillement des états de sortie qui existent aux Archives du département. Ces états

ne contiennent pas toujours les additions des chiffres qu'ils énoncent et quelquefois en contiennent de fausses. Quand il existe des doubles, les chiffres offrent souvent de légères dissemblances. Mais ces imperfections ont peu d'importance quand il s'agit de l'ensemble d'un travail immense qui n'avait jamais été coordonné, et que nous avons dû mener à fin.

Les observations générales qui résultent de l'étude de ces tableaux sont les suivantes :

L'Angleterre ne reçoit que relativement peu de nos denrées; l'Italie et l'Espagne ont des mouvements d'alternance ; le grand débouché est la Hollande, les villes hanséatiques qui figurent sous la dénomination de Nord, et le Nord lui-même, Danemark, Suède, Russie, dont les demandes s'accroissent. Les années de guerre amènent des changements dans ces relations étrangères et arrêtent à peu près complètement l'exportation pour les colonies.

En étudiant les exportations par nature de marchandises, nous les trouvons constituées par deux éléments : l'un, nouveau, consiste dans les produits importés des colonies et réexpédiés à l'état brut, comme les cacaos, les cafés, les indigos, les sucres bruts, ou à l'état manufacturé comme les sucres raffinés ; l'autre, ancien, qui consiste dans les produits de la contrée et principalement dans les vins et eaux-de-vie.

Nous donnons le tableau des principales exportations de ces produits coloniaux et de ces produits du sol.

Nous n'avons rien à ajouter à ce que nous avons dit sur les premiers. Quelques mots seront utiles pour les seconds et surtout pour les vins.

Les états de sortie nous indiquent en certaines années la sortie de grains surtout pour l'Espagne. Ce n'était permis que dans les années où la récolte était abondante en France, et cela ne constituait qu'un commerce accidentel.

D'autres articles d'alimentation figurent pour l'exportation à l'étranger : les amandes, les noix, les châtaignes, le miel. Ces états indiquent aussi les objets d'alimentation expédiés aux colonies : farines, biscuits, viandes et poissons salés.

Les pruneaux ont conservé une bonne clientèle dans les pays du Nord. Ils figurent quelquefois pour l'Angleterre, pour 262,200 livres tournois en 1721, 224,600 en 1729, 134,000 en 1732; mais cette exportation diminue beaucoup et cesse entiè-

rement pendant les années de guerre maritime. L'exportation pour la Hollande et le Nord est beaucoup plus forte, à mesure que diminue celle pour l'Angleterre.

La Hollande avait pris pour 116,995 livres tournois en 1723, pour 128,407 en 1724, pour 119,407 en 1732, et était restée au-dessous de ces chiffres jusqu'en 1759, où elle prend pour 310,729 livres tournois. A la paix de 1763, la Hollande reçoit la valeur de 1,545,034 livres tournois; en 1666, la Hollande, le Nord et la Suède reçoivent ensemble pour 4,531,283 livres tournois; c'est l'année la plus favorable. L'exportation diminue en 1766 à 1,111,166 livres tournois pour la Hollande et le Nord; en 1767, à 1,250,316, et descend, en 1778, à 642,230 pour le Nord et la Suède.

Un autre article d'exportation, pour la Hollande principalement, était le papier; mais le chiffre n'en a jamais été très élevé. Il était en 1721 de 38,753 rames qui, à 3 liv. 10 sous, valaient 135,635 livres tournois. En 1723, la valeur s'élevait à 214,225 livres; mais depuis cette époque jusqu'en 1740, elle varia entre 50,000 et 115,000 livres. En 1746 elle atteignit 463,056 livres, mais elle descendit rapidement. Elle n'était plus en 1767 que de 2,200 livres tournois. La Hollande fabriquait elle-même son papier.

## § 4. — LA VIGNE ET LE VIN.

### N° 1. *La Vigne.*

La culture de la vigne usait au XVIII^e siècle des mêmes procédés qu'au siècle précédent, et nous n'y reviendrons pas.

La culture de la vigne avait jusqu'alors été libre. Plantait de la vigne le propriétaire qui voulait en planter; la culture ne recevait d'autre entrave que celle du ban des vendanges. Il est vrai qu'une fois le produit obtenu, de nombreuses mesures venaient le frapper soit au point de vue fiscal, soit pour en réglementer la vente et la circulation.

Ces plantations étaient-elles devenues trop considérables au commencement du siècle? L'abondance du vin était-elle une des causes qui pouvaient nuire à son débit? Les propriétaires du Bordelais faisaient entendre les plaintes les plus vives, tirées de la difficulté qu'ils éprouvaient pour vendre leurs vins.

D'un autre côté, les blés manquaient quelquefois dans la contrée; et comme la législation et surtout les préjugés de l'époque s'opposaient à la libre circulation des grains, la disette de la récolte locale des blés se faisait cruellement et souvent sentir.

Le remède paraissait fort simple. Il consistait à appliquer celui qu'avait édicté Domitien, l'an 92, plus de seize siècles auparavant, et que le roi Charles IX aurait aussi mis en pratique par un édit de 1575. Arracher la moitié des vignes, avec interdiction d'en planter de nouvelles, et semer en blé ou mettre en pacages les terrains devenus libres, paraissait un remède excellent qui produirait le double effet de faire hausser le prix du vin, devenu plus rare, et de faire baisser le prix du blé, devenu plus abondant.

Tels étaient l'objet et les motifs de la demande adressée le 28 août 1724 au contrôleur général Dodun, par l'intendant de Boucher.

Le ministre répondit, le 7 novembre 1724 et le 17 mars 1725, que ces mesures amèneraient de graves difficultés, principalement sur le choix des vignes qui seraient désignées pour être arrachées. « J'ai cru, ajoutait-il, qu'il suffisait de faire » rendre l'arrêt ci-joint pour défendre de nouvelles plantations, » d'autant mieux que si les anciennes vignes sont onéreuses » aux propriétaires, ils se porteront d'eux-mêmes à les faire » défricher, sans y être obligés par des arrêts. » L'arrêt, envoyé à l'intendant et défendant les nouvelles plantations, est à la date du 27 février 1725.

L'arrêt était à peine rendu, que tout le monde, y compris les propriétaires qui avaient crié le plus fort, s'empressa d'y contrevenir ou essaya de le faire. Aussi, le 24 avril, Claude Boucher, seigneur des Grottes et d'Herbecourt, intendant de justice, police et finances, de la généralité de Bordeaux, étant informé que, malgré la défense portée par l'arrêt du Conseil, quelques particuliers s'étaient ingéré de planter de nouvelles vignes, ordonna de par le roi, aux maires, consuls, jurats, syndics, collecteurs, et aux habitants des villes, lieux et paroisses de la généralité, d'avoir à déclarer dans huitaine à nos subdélégués, les particuliers de leurs paroisses qui s'étaient ingéré de planter de nouvelles vignes depuis les défenses, et la quantité de ces vignes.

Plusieurs personnes demandèrent alors, sous divers prétextes, à être exemptées des prescriptions de l'arrêt. Parmi ces demandeurs, nous remarquons le nom du célèbre président de Montesquieu. Sa demande était accompagnée d'un mémoire qui fut remis au ministre et transmis à l'intendant. En 1870, nous avons le premier publié et fait connaître la lettre assez curieuse qu'écrivait à ce sujet à M. le contrôleur général Le Pelletier, M. de Boucher, intendant de Bordeaux, à la date du 18 avril 1727 : « Monsieur le contrôleur général, j'ai reçu avec » la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 7 du » présent mois, le placet présenté par le sieur de Montesquieu » pour avoir la permission de planter en vignes 30 journaux » de landes qu'il a achetés le 30 décembre dernier, et le » mémoire par lequel il prétend justifier que l'arrêt du Conseil » du 27 février 1725, qui défend de faire de nouvelles plantations » de vignes dans la généralité de Guienne, est contraire au bien » de la province et du royaume.

» Comme M. de Montesquieu a beaucoup d'esprit, il ne » s'embarrasse pas de traiter des paradoxes, et se flatte qu'à » la faveur de quelques raisons brillantes, il lui sera facile de » prouver les choses les plus absurdes. Je vous prie de me » dispenser de répondre à son mémoire et d'entrer en lice avec » lui. Il n'a d'autre occupation que de chercher des occasions » d'exercer son esprit ; pour moi, j'ai des choses plus sérieuses » qui doivent m'occuper. »

A côté de cette lettre, le carton des Archives départementales renferme deux mémoires non signés, tous deux très bien faits, et dont ni l'un ni l'autre n'est peut-être l'œuvre de Montesquieu. Nous demandons la permission de les analyser.

L'un est intitulé *Mémoire sur les vins.* Il constate que le projet d'arrachement des vignes a été appuyé de tout leur crédit par plusieurs des plus notables habitants de Bordeaux, sous le prétexte que le pays manque de blé. Il répond : « La » France ne manquera pas de blé, parce que les provinces du » nord du royaume et la plus grande partie des terres dans » les provinces du midi ne peuvent produire autre chose ; *que* » *le commerce du blé soit libre d'une province à l'autre,* il » n'y aura jamais de disette, à moins qu'elle ne soit générale, » ce qui arrive très rarement.

» Le débit et le prix du vin peuvent toujours se soutenir. Le

» Portugal et l'Espagne fournissent 20,000 tonneaux à l'Angle-
» terre, la France n'en fournit pas 1,000. Cependant, je suis
» sûr que les Anglais préfèrent les vins de France à tous les
» autres. La raison de cette différence de consommation se
» prend des droits de sortie..... Il y a une autre raison qui est
» le défaut d'un règlement de commerce; nos vins paient
» 50 livres sterling ou 400 écus par tonneau pour entrer en
» Angleterre, pendant que ceux de Portugal et d'Espagne ne
» paient que 21 livres sterling.

» Je suis sûr que si nous avions un commerce réglé avec
» l'Angleterre, comme autrefois, nous y débiterions plus de
» 20,000 tonneaux de seconds vins dont un Anglais boira plutôt
» deux bouteilles qu'une de Portugal ou de Florence, qui ont
» moins d'agrément et une violence qui ne permet pas d'en
» boire beaucoup. Quand on ne tirerait pas plus de 400 livres
» tournois par tonneau de ces seconds vins, cela ferait toujours
» 12 millions (1). Reste à savoir si le produit des manufactures
» de draps fins, auxquelles nous avons sacrifié nos manufactures
» de soieries avec le commerce des vins, peut aller si loin.
» L'imposition de 50 livres sterling par tonneau et l'interdiction
» de nos étoffes de soie sont des espèces de représailles, parce
» que nous ne prenons plus les draperies fines de ce pays-là. »

C'est le même langage qu'avait tenu, en 1711, le député Fénelon.

Le second *Mémoire sur le Commerce des vins* dit : « C'est le
» commerce de la France.

» Chaque pays a ses productions naturelles et ses richesses
» propres. La France produit une immense quantité de vins,
» dont une partie se consomme sur les lieux ou passe d'une
» province à l'autre; mais la plus grande partie formait le
» fonds principal de nos exportations..... A-t-on raison de
» dire qu'il y a trop de vignes en France; qu'il en faudrait
» arracher la moitié; qu'on ferait deux biens à la fois, l'un de
» prévenir la disette du blé, l'autre de soutenir le prix du vin ?
» Mais ne serait-ce pas plutôt faire beaucoup de mal, et en pure
» perte ?

» Le vin enchérira sans doute en France si l'on arrache la
» moitié des vignes; mais l'Espagne, le Portugal, l'Italie en

(1) Cela n'aurait fait que 8 millions.

» planteront le double, et partageront avec nous, en nous
» enlevant peut-être un commerce et une culture que l'abondance
» nous rendait propres. Ce serait dériver ailleurs une source de
» richesses et de population..... Reconnaissons donc tous les
» biens que nous fait l'abondance, ne cherchons pas à nous en
» priver.

» Mais enfin, dira-t-on, l'abondance nous opprime. Nous
» vendrions nos vins, si quelqu'accident en retranchait tous les
» ans la moitié. Les Hollandais ne brûlent-ils pas la moitié de
» leurs épiceries?..... La plupart des hommes ne connaissent
» que les moyens violents : je combats des choses que tout le
» monde dit, mais peu de gens les savent; je puis dire des
» choses que tout le monde sait, mais personne ne les dit.

» Les denrées de consommation ne se débitent avantageu-
» sement que dans les pays où la nature les refuse, par ceux
» qui en recueillent le plus, et qui, dans le commerce, peuvent
» les donner à meilleur marché. Telle est la position où nous
» nous trouvons en France par rapport au commerce des vins.
» Le débit de nos vins se soutiendra toujours, pourvu que rien
» n'arrête le cours du commerce qui entraîne nécessairement
» tout ce qui est au moindre prix. Il ne s'agit donc plus que
» d'examiner quels sont les obstacles qui gênent le commerce
» des vins. »

Les paradoxes les plus absurdes, au dire de M. de Boucher, étaient les arguments présentés dans ces mémoires. Les prohibitions relatives aux plantations de vignes continuèrent. Le 22 mars 1730 fut publiée une ordonnance, itérative des défenses, qui déterminait cependant certains cas d'exemption et fixait les formalités à remplir pour en justifier la demande.

Le 5 juin 1731, nouvel arrêt du Conseil d'État défendant à tout propriétaire ou fermier de se livrer à aucune nouvelle plantation de vignes, même pour rétablir celles qui auraient été deux ans sans être cultivées, sans une permission expresse du roi, à peine de 3,000 livres d'amende contre le contrevenant et de 300 livres contre les syndics des paroisses qui n'auraient pas porté ces faits à la connaissance de l'intendant.

On appliqua sévèrement ces peines pendant une longue période de temps. De 1725 à 1756 notamment, les intendants, et parmi eux M. de Tourny, s'appuyant, il est vrai, sur l'opinion publique, tinrent la main aux prohibitions.

Malgré ces rigueurs, on continuait à faire de nouvelles plantations.

M. de Tourny, persuadé que la culture de la vigne était *pernicieuse* pour le Bordelais, et qu'il fallait la restreindre, rendit, le 14 juillet 1748, une ordonnance portant : « Étant » informé que contre les défenses portées par arrêts des » 27 février 1725 et 5 juin 1731, et par les ordonnances de » M. Boucher, notre prédécesseur, des 26 avril 1725, 23 juin » 1727, 20 mai 1732 et 12 décembre 1733, qui ordonnent la » publication et l'exécution desdits arrêts, il s'est fait, et » continue de se faire *dans le Médoc* plusieurs nouvelles » plantations de vignes, au grand préjudice du bien public; » à quoi voulant pourvoir », il nomma des commissaires pour rechercher les plantations faites depuis cinq ans, sans autorisation.

Il fut fait état de ces nouvelles plantations; et on condamna les contrevenants à 3,000 livres d'amende et à l'arrachement des plantations. Nous avons noté pour le Médoc 349 contrevenants, qui avaient planté 883 journaux, environ 295 hectares. Parmi eux, le baron de Villeneuve, à Cantemerle, Ludon; M. de Saint-Simon de Giscoux, à Labarde; M. de Ségur, à Arsac; M. de Gasq, à Cantenac; le marquis d'Aulède, au château Margaux; M^me^ veuve Duluc, M. de Brassier, M. Gruau jeune, à Branaire, à Beychevelle, à Larose, Saint-Julien; M. Malescot à Saint-Lambert; MM. de Pontet et de Branne, à Pauillac; M. de Ségur, à Calon, Saint-Estèphe.

Plusieurs documents existant aux Archives établissent que des permissions de planter étaient vendues par les commis dans les bureaux de l'intendance; qu'un grand nombre de plantations n'avaient pas été dénoncées, et que bien d'autres abus s'étaient produits.

Aussi quelques années après l'interdiction de planter parut ne plus être suffisante, et on demanda l'arrachement obligatoire des vignes. Une supplique dans ce sens fut adressée, en 1756, à M. de Tourny. « Quel avantage, disait-elle, ne procureriez- » vous pas ainsi à cette province? Vous la rendriez par là une » des plus florissantes et une des meilleures du royaume. » Cette demande est signée du nom fantaisiste de Publicola; mais elle exprime l'opinion alors partagée par beaucoup de gens. Elle fut bien accueillie par M. de Tourny qui, en la

transmettant au ministre, disait : « Les vignes ruineront dans » peu toute la Guienne; cette denrée n'est pas d'une absolue » nécessité. »

Le contrôleur général paraissait moins chaud partisan des mesures destinées à l'arrachement des vignes, et même de celles relatives à l'interdiction des plantations nouvelles. Il écrivait le 18 mai 1756 à l'intendant : « Il a été fait des repré- » sentations au Conseil sur l'arrest du 5 juin 1731, sur le » fondement de ce que ces défenses sont contraires à l'ordre » public et à la liberté que chacun doit naturellement avoir de » faire usage de son fonds de la manière qu'il juge la plus » conforme à ses intérêts. On propose de les révoquer. Mais » comme l'arrest de 1731 a été rendu pour faire loy générale » dans tout le royaume, en très grande connaissance de cause, » et même en conséquence des représentations que plusieurs » des intendants avaient faites sur la disette des grains, qu'ils » attribuaient à la trop grande multiplicité des vignes plantées » dans des plaines propres à produire du bled, je n'ai point » voulu proposer à Sa Majesté de déroger à l'arrest de 1731, » sans avoir préalablement consulté MM. les intendants. »

Tourny répondit : « Il est vrai que les défenses de faire de » nouvelles plantations sont en général contraires à l'ordre » public et à la liberté que chacun doit naturellement avoir » de faire usage de son fonds de la manière qu'il juge la plus » conforme à ses intérêts. Mais quand ces défenses ont été » données pour tout le royaume par l'arrest du Conseil du » 5 juin 1731, et auparavant pour la généralité de Bordeaux » par un arrest particulier du 27 février 1725, on a fort bien » senti qu'on allait contre le principe allégué, et on n'a pas cru » qu'il dût arrêter, parce qu'on a senti combien il était néces- » saire d'empêcher l'augmentation d'un mal public qu'avait fort » avancé, et qu'opérait encore chaque jour l'abus d'une liberté » bonne en soi-même. »

L'intendant conclut qu'il faut maintenir la prohibition : « sans quoi tout est perdu », dit-il. Il ajoute qu'il serait même utile d'arracher un tiers ou un quart des vignes existantes; « cela s'est fait il y a deux cents ans, et on ne s'en est pas » mal trouvé. »

Il est cependant obligé de reconnaître que les prohibitions ont été impuissantes, que « la fraude a été plus industrieuse

» que l'attention des surveillants », et qu'il y a plus de vignes qu'en 1731.

Quelle était l'étendue de cette culture des vignes du Bordelais qui paraissait à l'administration de cette époque si pleine de dangers s'il lui était permis de s'accroître ?

Il fut dressé un état des récoltes en 1750. Cet état comprenait cinq registres, dont quatre pour les bourgeois et un pour les communautés religieuses. Ce dernier manque, ainsi qu'un des registres des bourgeois. En outre, on n'a pas pris note des vins produits par les paysans et par les cultivateurs ruraux qui n'étaient point bourgeois de Bordeaux. Nous ne pouvons donc citer que quelques chiffres isolés; toutefois, il est possible, par voie de comparaison avec la production actuelle des mêmes domaines, d'en déduire quelques conséquences.

Une note au dernier registre des bourgeois indique que la récapitulation des déclarations faites par les bourgeois, habitants et privilégiés de la ville de Bordeaux, des vins par eux recueillis l'année 1750, s'élève à :

| | |
|---|---|
| Vins rouges ............................ | 12.430 t^x 2 b^q |
| Vins blancs ............................ | 9.609 2 2/3 |
| Ensemble........ | 22.040 t^x 0 2/3 |

Voici les chiffres relatifs à quelques domaines :

| | TONNEAUX |
|---|---|
| Comte de Fumel, château Margaux .......... | 28 |
| Gorsse aîné, Cantenac...................... | 6 |
| De Gascq-Léoville, Saint-Julien .............. | 38 |
| Dame veuve Lascombes, Margaux ........... | 13 |
| Gruaud, Saint-Julien.......................... | 28 |
| De Pichon-Longueville, Saint-Mambert ...... | 21 |
| De Brassier, Saint-Julien .................... | 48 |
| Rauzan, Margaux ........................... | 10 |
| Dumoulin, Saint-Estèphe .................... | 15 |
| Ledoulx, Cantenac.......................... | 11 |
| M^me veuve Brane, Pauillac.................. | 15 |
| La Colonie, Margaux ....................... | 10 |
| Bergeron, Saint-Julien ...................... | 22 |
| Desnanot, Latour-Carnet .................... | 14 |
| Lynch-Moussas, Pauillac...... .............. | 19 |
| M^me Villeneuve, Cantemerle.................. | 6 |

| | TONNEAUX |
|---|---|
| Ducasse, Grand-Puy, Pauillac | 14 |
| Lachenaye, Sainte-Gemme | 28 |
| Lafon-Rochet, Saint-Estèphe | 8 |
| Mme veuve Cambon, Macau | 14 |
| De Larrivaux, Cissac | 14 |
| De Camiran, Beyzac, Vertheuil | 15 |
| D'Augeard, Bessan, Civrac | 10 |
| Lemoine, Ludon | 6 |

Les arrêts et ordonnances tendaient à ne pas permettre que ces chiffres fussent sensiblement dépassés; mais ces arrêts et ces ordonnances étaient éludés. L'hiver rigoureux de 1766 fut plus efficace que les sergents et les huissiers : il fit périr une grande quantité de vignes, et les édits tombèrent en oubli.

Donnons quelques indications sur les récoltes.

Sur vingt années, nous avons relevé la date des vendanges : Pendant huit ans elles commencèrent en septembre, une fois le 15, et sept fois du 24 au 30; pendant douze ans, neuf fois dans la première semaine d'octobre, trois fois dans la seconde. Le jour le plus retardé fut le 16 octobre 1754.

Nous possédons sur les quatre grands crus du Médoc des documents authentiquement contrôlés.

Vers le milieu du XVIIIe siècle, il avait été établi un impôt du dixième sur le revenu net des vignobles. Ce revenu était évalué et taxé par l'administration. La taxe entraînait souvent des réclamations de la part des contribuables. Ces réclamations étaïent contrôlées et vérifiées avec soin.

Nous avons étudié ces dossiers, et nous y recueillons des renseignements exacts sur les récoltes, les frais de culture et les prix des vins. Nous citons ceux relatifs aux quatre premiers crus rouges, à un bourgeois de graves, et à un bourgeois du Médoc. Cela suffira pour avoir une exacte idée d'ensemble (1).

Le domaine de Lafite avait été transmis par Mme Jeanne de Gascq, veuve et héritière de messire Joseph de Pomiers, et épouse en secondes noces de messire Jacques de Ségur de Francs, au fils issu de ce dernier mariage, M. Alexandre de Ségur, président à mortier au Parlement de Bordeaux. Le

(1) Arch. de la Gir., série C, n° 3214.

président de Ségur avait épousé Mlle Thérèse de Clausel, qui lui apporta le château La Tour, à Saint-Mambert.

Le propriétaire de ces deux domaines, qu'on appelait « le » prince des vignes », réclama contre la taxe qui lui était imposée, fournit l'état de ses récoltes, de ses frais de culture et du prix de vente de ses vins.

Les frais généraux de culture sont portés en détail, mais sans distinction pour chaque domaine. Ils s'élèvent pour les deux à une moyenne de 34,470 livres. Si nous en faisons la ventilation proportionnelle à la récolte moyenne dont nous allons donner le chiffre, nous évaluerons les frais de Lafite à environ 21,100 livres, et ceux de La Tour à 13,300 livres.

La récolte fournit des premiers et des seconds vins, ces derniers égaux à environ la moitié des premiers en quantité.

Voici les chiffres relatifs à une période de dix ans, de 1735 à 1745, au commencement de la guerre :

| | CHATEAU LAFITE | | CHATEAU LATOUR | |
|---|---|---|---|---|
| | Grands vins | Seconds vins | Grands vins | Seconds vins |
| 1735....... | 58 | 27 | 40 | 21 |
| 1736....... | 87 | 27 | 47 | 20 |
| 1737....... | 130 | 39 | 77 | 36 |
| 1738....... | 56 | 22 | 41 | 16 |
| 1739....... | 48 | 20 | 32 | 10 |
| 1740....... | 82 | 36 | 53 | 23 |
| 1741....... | 65 | 20 | 41 | 17 |
| 1742....... | 104 | 41 | 60 | 32 |
| 1743....... | 99 | 42 | 65 | 30 |
| 1744....... | 45 | 31 | 33 | 15 |
| | 774 | 305 | 489 | 220 |

Les prix de vente démontrent que ces vins ne recevaient pas les soins qui eussent été nécessaires à leur conservation. L'intendant accusait en outre M. de Ségur d'avoir en primeur des prétentions excessives, de ne vouloir céder qu'une faible partie de sa récolte, espérant pour le solde une hausse qui n'arrivait pas, et lui laissait des vins mal soignés et dépréciés.

En 1735, les seconds vins furent vendus 180 livres le tonneau ; les premiers vins, après plusieurs années, furent vendus en détail aux cabarets, le même prix, 180 livres.

En 1736, les grands vins en primeur furent vendus 2,000 livres. Le solde ne fut vendu qu'en 1739 à 260 livres. En 1737, les grands vins en primeur 1,700 livres et le solde en 1739, à 300 livres. En 1738 et 1739, les grands vins vendus en primeur 1,600 livres. Ceux de 1740 ne furent vendus qu'en 1742 à 180 livres. Ceux de 1741, 1,700 livres en primeur; les grands vins de 1742 et 1743 ne furent vendus qu'en 1744, à 240 et à 850 livres, en même temps que ceux de 1744, payés 1,600 et 1,400 livres.

De 1745 à 1753, nous n'avons plus le compte des Latour. Les Lafite se vendent 1,900 livres en 1749 et en 1750; sont très mauvais et invendus en 1751 ; se paient 1,460 livres en 1752. L'acheteur ordinaire est la maison Barton.

A la même époque, le château Margaux appartenait au marquis d'Aulède; sa femme, Catherine de Pontac, lui avait apporté la moitié de Haut-Brion, dont l'autre moitié avait été apportée au président de La Tresne.

On ne compte pas les seconds vins de Margaux et de Haut-Brion, parce qu'on les compense avec les frais de culture.

| | Margaux. | Haut-Brion. | Vendus. |
|---|---|---|---|
| 1742... | 70$^{tx}$ | 73$^{tx}$ | 210, 240 et 75 liv. le tonneau. |
| 1743... | 64 | 69 | 200, 126 livres » |
| 1744... | 60 | 47 | 400, 200 » Ht-Brion, 800$^{l}$ |
| 1745... | 56 | 33 | 400 » » » |
| 1746... | » | 46 | » » » Ht-Brion, 1,200 |

La maison noble de Pès, au marquis d'Aulède, avait, année commune, 2,700 livres de frais de culture. Elle a récolté :

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1737.... | 32$^{tx}$ | vendus | 246$^{l}$ | 1742.... | 32$^{tx}$ | vendus | 180$^{l}$ |
| 1738.... | 23 | » | 450 | 1743.... | 31 | » | 420 |
| 1739.... | 26 | » | 400 | 1744.... | 16 | » | 340 |
| 1740.... | 20 | » | 195 | 1745.... | 9 | » | 250 |
| 1741.... | 22 | » | 350 | 1746.... | 22 | » | 350 |

Enfin la maison noble du Parc, à Mérignac, donnait :

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1737.... | 15$^{tx}$ | vendus | 150$^{l}$ | 1742.... | 6$^{tx}$ | vendus | 87$^{l}$ |
| 1738.... | 9 | » | 350 | 1743.... | 10 | » | 132 |
| 1739.... | 10 | » | 325 | 1744.... | 11 | » | 100 |
| 1740.... | 14 | » | 120 | 1745.... | 15 | » | 120 |
| 1741.... | 10 | » | 325 | 1746.... | 9 | » | 210 |

N° 2. *Vins.*

Nous allons rechercher la quantité et le prix des vins formant l'objet du commerce intérieur et de celui avec l'étranger.

En 1711, lorsqu'allait finir la guerre avec l'Angleterre, puis avec la Hollande et l'Empire, et que l'on travaillait au traité de paix avec l'Angleterre, le prix moyen des vins était ainsi indiqué dans le mémoire du député du commerce Fénelon :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vins rouges | de graves | 35 - 90 - 100 | écus |
| » | Montferrand | 28 - 36 - 40 | » |
| » | Queyries | 28 - 36 - 40 | » |
| » | Vins de côtes | 20 - 40 | » |
| » | Cahors | 30 - 35 | » |
| » | Languedoc | 30 - 40 | » |
| Vins blancs | Preignac et Sauternes | 45 - 50 | » |
| » | Langon | 20 - 40 - 45 | » |
| Eau-de-vie, les 32 veltes | | 38 - 45 | » |
| Vinaigre, le tonneau | | 28 - 30 | » |

Lorsque le commerce eut repris, la Chambre dressa les prix-courants des marchandises pour l'année 1715 (1) :

| | |
|---|---|
| Vins de ville l'un portant l'autre | 160 l |
| Vin de Blaye | 90 |
| Vin de Castillon | 100 |
| Vin de haut | 130 |
| Eau-de-vie, les 32 veltes | 90 |
| Vinaigre, le tonneau | 120 |

En 1717, un état très complet fut dressé par la Chambre (2).

« Les vins pour l'Angleterre sont portés à 400 et 500 livres » le tonneau. Il y a même 4 ou 5 crus des meilleurs qui ont » été portés à 6, 7 et 800 livres, et les Pontac à 1,000 livres, à » cause de la disette. Ceux chargés pour Écosse et Irlande ont » valu de 40 à 50 et 60 écus. Les vins blancs pour l'Angleterre » ne sont d'aucune considération. Il ne s'en est pas chargé » 40 tonneaux dans les deux dernières années.

» Les vins pour Hollande sont ordinairement des vins blancs » de 16, 20, 30 et 40 écus. Les plus grandes cargaisons se font

(1-2) Mémoires, Reg. II, f° 33 v° ; — f° 56.

» de ces vins-là. Il s'en charge aussi de 45 à 50 et 60 écus ; » c'est le plus haut prix des deux dernières années. On charge » aussi pour Hollande des vins rouges de 40, 50 à 60 écus et » quelque peu de grands vins pareils à ceux qu'on charge pour » l'Angleterre.

» Pour Flandre, on charge ordinairement des vins communs » depuis 20 jusqu'à 30 écus. On y envoie très peu de grands » vins blancs de 50 à 60 écus. Cela n'a pas été à 60 tonneaux » depuis deux ans.

» La plupart des vins pour le Nord sont de même espèce : » très peu de grands vins blancs et moins encore de rouges.

» Depuis deux ou trois ans on n'a chargé que très peu de » vins de haut, comme de Gaillac ou de Cahors, pour Angle- » terre, à cause de la mauvaise qualité de ces vins-là depuis » la gelée de 1709 qui en a ruiné les vieilles vignes. Ce qu'on » a chargé a valu de 48 à 50 écus le tonneau. On y a envoyé » quelques barriques de Frontignan, de 48 à 50 écus la barrique ; » cela n'allait pas à 30 barriques.

» Depuis ces deux années on a chargé pour Hollande assez » considérablement de vins de haut, de Clairac, de Sainte- » Marie, et des vins rouges de la Cépède ; on y a envoyé aussi » des vins muscats de Clairac. On a aussi envoyé en Hollande » des vins du Languedoc qu'on appelle des picardans et qui » ont coûté 55 écus le tonneau ; de Béziers qui ont coûté de 80 à » 90 écus le tonneau.

» Il faut remarquer que comme les vins paient en Angleterre » 55 livres sterling par tonneau, on s'attache à n'y envoyer » que ceux des premiers crus. Au lieu de 6 à 7,000 tonneaux » qu'on chargeait pour ces pays-là, on n'y a envoyé depuis » deux ans que 4 à 500 tonneaux tout au plus chaque année.

» On ne comprend pas en ce nombre les vins chargés pour » Écosse ou Irlande. »

La Chambre de commerce, dressant l'état de sortie de 1717, y fait figurer ainsi les vins et les eaux-de-vie :

| | | |
|---|---|---|
| Angleterre..... | Vins de 105 à 180$^{l}$ le tonneau.... | 6.000 l$^{x}$ |
| Hollande.. ... | » 18, 28 et 30 écus ....... | 34.075 |
| Nord ......... | » 28 et 30 écus......... .. | 6.500 |
| Iles françaises... | » 80 à 100$^{l}$............... | 4.125 |
| | Total........ | 50.700 l$^{x}$ |

L'exportation des eaux-de-vie s'élevait à 8,385 barriques à 65 livres tournois.

Il est à remarquer que les 50,700 tonneaux de vin ci-dessus ne comprennent que ceux chargés pour l'étranger ; mais non ceux pour les côtes de France qui pouvaient être évalués, ainsi que nous le verrons plus tard, à 18 ou 20,000 tonneaux.

D'autre part les prix-courants fixés par la Chambre sont cotés plus bas que les prix réels.

Un mémoire sur le commerce de Bordeaux en 1730 nous donne des détails intéressants (1).

La quantité des vins chargés à Bordeaux, dit-il, va ordinairement chaque année à 70,000 tonneaux. On estime que la consommation de la ville va à autant. Il donne le détail des chargements pour 1729 :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 710 | navires ou barques pour la Bretagne, la Normandie, la Picardie et la Flandre | | 17.000 tx |
| 175 | vaisseaux pour l'Angleterre | | 5.000 |
| 275 | » | pour la Hollande | 22.500 |
| 210 | » | pour Hambourg et le Nord | 18.000 |
| 123 | » | pour l'Amérique | 7.500 |
| | | Ensemble | 70.000 tx |

Il donne le prix-courant de ces vins :

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Rouges* : | 1ers crus. | 300 tx | graves | 1.200 l | le tau | 360.000 l |
| » | 2es crus. | 4.000 | graves | 500 | » | 2.000.000 |
| » | 3es crus. | 5.000 | graves | 200 | » | 1.000.000 |
| » | 4es crus. | 10.000 | graves ou palus fines. | 120 | » | 1.200.000 |
| » | Palus... | 14.000 | ... | 90 | » | 1.260.000 |
| *Blancs* : | ... | 10.000 | Barsac et Preignac | 150 | » | 1.500.000 |
| » | ... | 10.000 | Langon | 90 | » | 900.000 |
| » | ... | 16.700 | Entre-deux-Mers | 75 | » | 1.252.500 |
| | | 70.000 tx | | Valeur | | 9.472.500 l |

Peu d'années après, en 1739, un mémoire conservé dans les Archives de l'ancienne Chambre nous fournit de nouveaux renseignements.

« On fait état, dit-il, de 50,000 tonneaux de vin chargés pour » l'étranger ; ajoutons près de 30,000 barriques d'eau-de-vie

(1) Bibliot. de la Ville de Bordeaux Manuscrits de l'ancienne Académie, V 38.

» qui ont consommé huit fois autant de vin, pour le moins : soit » 60,000 tonneaux ; le vinaigre chargé pour l'étranger va » à 400 tonneaux.

» En Angleterre on fait une petite consommation des vins » de Guienne ; même ce n'est que des *grands vins*, ainsi » appelés par leur qualité et par leur prix ; car il y en a qui » se vendent depuis 400 livres jusqu'à 1,600 et 2,000 livres » le tonneau. Les seconds vins se débitent en Écosse et en » Irlande, d'où il vient en retour du bœuf salé, du beurre et » du suif.

» La Hollande consomme quelque peu de ces sortes de vins. » Le plus grand nombre est des vins blancs de côtes, appelés » d'Entre-deux-Mers, et de Preignac, de Barsac, de Langon ; » mais surtout des vins de Bergerac et de Sainte-Foy, sur la » rivière de Dordogne.

» Hambourg et le Nord prennent des vins rouges de palus, » avec des blancs de même espèce que les Hollandais. On y » boit des vins du Rhin, et le commun peuple boit du vin de » Bordeaux.

» Les vins de palus se débitent en Hollande, dans le Nord et » dans les îles françaises ; quand ils se trouvent bons ils ne » manquent pas de débit. Le pays bordelais en consomme » beaucoup, soit pour la boisson, soit pour le mélanger avec » des vins moins couverts.

» On a dit souvent qu'il y avait trop de vin dans la province, » et on le sent bien par le bas prix où il est ; car ce n'est » pas le défaut de consommation qui fait baisser ce prix, » puisqu'il s'y consomme plus de vin qu'auparavant... Un tiers » moins de vignes rendrait riche la province, au lieu que ce » tiers en trop la ruine... Pour les eaux-de-vie, il est certain » que celles de grains que fait l'étranger ont en partie fait » tomber les nôtres.

» Au reste, la consommation de nos vins n'est pas moindre » chez l'étranger qu'auparavant, puisqu'on y envoie plus de » vin qu'on n'y en envoyait depuis vingt ans. Il en prendrait » peut-être plus si on lui permettait en France l'entrée de » ses manufactures et de ses marchandises ; mais telles » manufactures ruineraient la France, et cette proposition n'est » bonne que pour la seule Guienne, dont la manufacture est » en vins. »

Ce rapport était écrit en 1739, au moment où il était défendu depuis 1725 de faire de nouvelles plantations.

Quelques années plus tard, de 1760 à 1768, les archives de l'intendance nous fournissent de nouveaux documents. Nous signalons un mémoire annoté qui s'occupe du contrôle de deux travaux émanant l'un de M. Séguin, négociant, l'autre de M. Colingwood, négociant anglais ; et d'un rapport de Letellier, inspecteur des fermes, remis à l'intendant.

Voici une note mise par l'intendant : « On n'a pu distinguer » les quantités expédiées pour le Nord de celles pour les autres » ports de France, parce que les droits sont les mêmes. » L'employé qui tient les registres de sortie n'a pu me donner » cette distinction, en ajoutant que les fermiers généraux » avaient défendu de donner aucun éclaircissement qui puisse » faire connaître les produits de la ferme. La tournure du » mémoire de M. Letellier nous fait connaître qu'il a voulu » éviter les détails qui auraient pu faire juger du montant de » la perception. Quant aux courtiers, comme ils travaillent » tous à part, on n'en pourrait rien tirer qu'en additionnant » les déclarations de chacun. »

On peut juger, par les difficultés qu'éprouvait l'intendant, de celles qui se présentent aujourd'hui à l'historien.

M. Letellier estimait à 75,000 tonneaux la sortie totale des vins, savoir :

| | |
|---|---|
| Colonies ...................... | 20.000 t$^{x}$ |
| Angleterre et Écosse ...................... | 1.000 |
| Irlande ...................... | 6.000 |
| Nord et provinces de France ...................... | 48.000 |
| TOTAL ....... | 75.000 t$^{x}$ |

M. Colingwood arrivait à peu près à la même estimation par un procédé empirique. Il se basait sur ce que l'exportation totale des vins de France par tous les ports du royaume était portée à 101,269 tonneaux dont Bordeaux fournissait les trois quarts.

Ces estimations étaient inférieures à celles de l'intendant Bazin de Bezons qui comptait 100,000 tonneaux en 1698, et à celle aussi de 100,000 tonneaux que Piganiol de la Force portait dans sa *Description de la France*.

Pour cette époque nous avons des renseignements plus précis, fournis par les Archives du département et relatifs à la consommation locale, à l'exportation pour les côtes de France, pour les colonies et pour l'étranger.

Nous copions un « État des années communes des vins » vendus au détail dans la ville et fauxbourgs de Bordeaux » :

| Années | Vin des cabaretiers | Vins des bourgeois | Totaux |
|---|---|---|---|
| 1749.... | 36.167 tx | 9.456 tx | 45.623 tx |
| 1750.... | 38.266 | 7.198 | 45.464 |
| 1751.... | 34.343 | 5.730 | 40.073 |
| 1752.... | 38.179 | 9.045 | 47.224 |
| 1753.... | 45.885 | 15.765 | 61.650 |
| 1754.... | 51.902 | 11.820 | 63.722 |
| 1755.... | 52.544 | 13.928 | 66.472 |
| 1756.... | 50.129 | 14.066 | 64.195 |
| 1757.... | 50.012 | 14.270 | 64.282 |

La moyenne des cinq dernières années dépasse le chiffre de 64,000 tonneaux.

Nous avons fait ce que n'avait pas fait l'intendant, nous avons compulsé les registres des expéditions par mer faites par les courtiers maritimes en l'année 1766, trois ans après la paix, et que nous avons prise pour type.

Nous en avons donné, page 86, les résultats que nous reproduisons :

| | |
|---|---|
| Côtes de France .................... | 24.006 tx |
| Colonies françaises.................. | 17.021 |
| Hollande et Nord.................... | 41.253 |
| Angleterre, Irlande, Écosse ......... | 2.204 |
| Ensemble........ | 84.484 |
| Ajoutons-y la consommation locale... | 64.068 |
| Nous obtenons le chiffre de............ | 148.552 tonneaux |

qui représente à cette époque le mouvement total du commerce des vins à Bordeaux.

Environ vingt-cinq ans plus tard, ce mouvement avait augmenté d'un tiers et atteignait 200,000 tonneaux. Voici en effet les chiffres portés pour 1790, par le mémoire de 1799 du Bureau consultatif du commerce de Bordeaux :

« On peut évaluer à 200,000 tonneaux ce qui se recueillait

» de vin en 1790 dans la sénéchaussée de Bordeaux. En voici » à peu près la distribution :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 30.000 tx | pour la côte d'Afrique, les îles de France, la Réunion et l'Inde............ | à 350f le tau | | 10.500.000 l |
| 50.000 | pour l'étranger........ | à 200 | » | 10.000.000 |
| 2.000 | vins fins pour Angleterre et Irlande........... | à 1.500 | » | 3.000.000 |
| 8.000 | pour le Nord.......... | à 350 | » | 2.800.000 |
| 25.000 | pour les ports de France | à 300 | » | 7.500.000 |
| 5.000 | en vins fins........... | à 500 | » | 2.500.000 |
| 75.000 | pour la consommation de Bordeaux........ | à 200 | » | 15.000.000 |
| 195.000 tx | qui produisaient aux propriétaires. | | | 51.300.000 l |
| 5.000 | évaporation et ouillage dans les chais. | | | |
| 200.000 tonneaux. | | | | |

» Ces 200,000 tonneaux étaient récoltés sur 40,000 journaux » ou environ 13,300 hectares.

» Les premiers crus se vendaient alors de 1,600 à 2,400 livres; » les deuxièmes de 1,300 à 2,100 livres ; les troisièmes de 900 » à 1,400 livres ; les quatrièmes de 800 à 850 livres ; les » vins ordinaires Médoc de 400 à 500 livres ; les Queyries et » Montferrand de 300 à 450 livres ; les palus ordinaires de » 200 à 280 et 300 livres ; les bas crus, tels que Saint-Macaire, » de 150 à 160 livres ; les petits vins rouges de côtes de 150 à » 200 et 250 livres ; les petits vins blancs de 180 à 200 livres. »

Cette classification est moins détaillée que celle qui existe aux Archives de l'intendance, et qui se rattache à l'année 1767, croyons-nous. Elle est intitulée :

*TABLEAU des paroisses d'où viennent les différents vins de la sénéchaussée de Bordeaux* :

**Vins de graves (rouges).**

*1ers crus :* Pessac, où sont les crus de Pontac. Ceux-ci se sont vendus de 1,500 à 1,800 livres et jusqu'à 2,500 livres ; les autres crus de 800 à 1,200 livres.

Mérignac, de 400 à 800 livres.

*2es crus :* Talence, Léognan, prix de 300 à 400 livres.
Gradignan, Caudeyran, de 200 à 300 livres.
Bègles, 200 livres.
*3es crus :* Poudensac, Virelade, Portets, Castres, Arbanats, Bautiran, Aigues-Mortes, Eyran, Cadaujac, Le Bouscat, Canéjan, Eysines, à 150 livres.

**Vins de Médoc**

*1ers crus :* Pauillac, Margaux, de 1,500 à 1,800 livres.
Saint-Mambert, Cantenac, Saint-Seurin de Cadourne, Saint-Julien, de 800 à 1,200 livres.
*2es crus :* Soussans, Labarde, Agassac, Arsac, Arcins, Listrac, Moulis, Saint-Laurent, Saint-Estèphe, Le Pian, Macau, Ludon, Le Taillan ; les deux premières paroisses à 600 ; les trois suivantes de 400 à 500; et le reste de 300 à 400 livres.
*3es crus :* Les autres paroisses, dont les vins se vendent de 120 à 150 livres.

**Vins de palus**

*1ers crus :* Queyries, de 300 à 400 livres; Montferrand, La Souys, Ambès, de 200 à 300 livres.
*2es crus :* Fronsadais, Vayres, Quinsac, Ile Saint-Georges, Cadaujac, Bègles, palu de Bordeaux, Parempuyre, Saint-Macaire, Macau, Ludon, de 150 à 200 livres.

**Vins blancs**

*1ers crus :* Barsac, Preignac, Langon, Sainte-Croix du Mont, Sauternes, Cérons, Bommes, Pujols, Blanquefort, Gradignan, Toulène, à 300 livres.
*2es crus :* Entre-deux-Mers, Lormont, Floirac, Cenon, Mélac, Bouliac, Artigues, Roufiac, La Tresne, Cénac, Haux, Le Tourne, Quinsac, Camblanes, Beaurech, Cambes, Langoiran, Lestiac, Rions, Cadillac, Benauges : tous ces vins sont de valeur de 30 à 40 écus.

*NOTA.* — Il y a encore 36 paroisses où on ne fait du vin que pour le convertir en eau-de-vie.

Libourne, Castillon, Coutras, Blaye, Bourg, Cubzaguais : Les vins de ces crus se chargent à Libourne et à Blaye.

Saint-Émilion : Le vin se vend ordinairement dans l'intérieur du royaume.

A tous ces documents nous joignons, pour les compléter et les rectifier, le relevé que nous avons fait sur les états dressés de 1715 à 1780 par la Chambre de commerce de Guienne des sorties de vins.

Avant de terminer cette étude nous désirons dire quelques mots relatifs à la réputation des vins de Bordeaux au XVIII[e] siècle, aux crus préférés à cette époque, et aux mesures prises pour en conserver la qualité.

On a prétendu que ce fut Louis XV, ayant besoin d'un vin tonique et délicat, qui aurait mis à la mode à Paris le vin de Bordeaux qui lui aurait été vanté par le duc de Richelieu, gouverneur de la Guienne. Dans tous les cas, la conversation que prête au roi et au duc le très peu véridique auteur des Mémoires apocryphes de la marquise de Créqui, et que M. Petit-Lafitte, professeur d'agriculture, mais non de critique historique, a eu le tort de copier sans examen, ce qu'ont fait bien d'autres après lui, est aussi invraisemblable que fausse. L'auteur qui confectionnait des mémoires au rabais pour un éditeur, entrepreneur de ce genre de littérature, ignorait le langage de la cour élégante et polie du roi de France, tout autant que ce qu'était le vin de Bordeaux. Il fait dire au duc que le blanc de Sauternes n'est pas de la petite bière. Mais à cette époque le sauternes ne venait qu'en cinquième ligne, et après Sainte-Croix du Mont. Il lui fait dire que le vin de graves sent la pierre à fusil *comme une vieille carabine*, et qu'il ressemble au vin de Moselle. Il ignore que le vin de graves comprend les vins rouges de ce nom et les célèbres crus de Pontac. Pour les vins rouges, il les mentionne ainsi : « Ils ont dans le Médoc, et *surtout du côté du Bazadais*, deux » ou trois espèces de vin rouge dont les gens de Bordeaux font » gasconnades à mourir de rire. » Il termine en disant que M. de Richelieu fit venir du vin de château-lafite à Versailles, et que le roi le trouva passable.

Comment admettre que le duc de Richelieu qui, depuis 1758, tenait à Bordeaux une cour galante et recherchée, qui donnait tous les soirs un souper de cent couverts où il réunissait les plus jolies femmes et où il faisait boire les meilleurs vins, qui était entouré des grands seigneurs du pays, presque tous propriétaires de vignobles, qui avait les relations les plus étroites avec le président de Gascq, propriétaire de Léoville et

d'autres crus, et des relations nombreuses avec les membres du haut commerce, eût ignoré aussi complètement que les vins de graves étaient des vins rouges, dont faisaient partie ceux du célèbre Pontac Haut-Brion, que le Bazadais n'était pas en Médoc, et que ses meilleurs vins étaient blancs. Ce sont là des gasconnades à mourir de rire, suivant l'expression même de l'auteur.

Arrivons à la légende sur les vins de Bourg qui auraient été au XVIII[e] siècle préférés aux vins de graves et du Médoc. L'abbé Baurein lui a donné une certaine autorité; et, depuis, elle a été répétée par tous les auteurs, se copiant les uns les autres.

Nous avons déjà indiqué la fausseté de cette légende (1).

Quoi qu'il en soit, les faits la repoussent comme mal fondée. Les registres de l'ancienne Chambre de commerce de Guienne, les évaluations officielles du prix des vins, de 1715 à 1790, indiquent toujours les prix des vins de Bourg comme inférieurs à ceux des vins de Médoc et de graves.

Parmi les privilèges dont jouissaient les bourgeois de Bordeaux pour leurs vins, plusieurs avaient pour but de conserver leur qualité et leur réputation en empêchant qu'ils pussent être confondus avec d'autres vins, soit par l'époque de l'arrivée de ces vins à Bordeaux, soit par la forme et la contenance des futailles, soit enfin par le coupage des uns et des autres.

A la fin du siècle précédent, les habitants du Languedoc avaient obtenu, le 10 octobre 1685, un arrêt du Conseil qui les autorisait à loger leurs vins dans telles futailles qu'il leur conviendrait. Mais les jurats de Bordeaux firent saisir celles de leurs barriques qui imitaient les bordelaises et étaient arrivées en ville. Ce fait s'étant renouvelé un peu plus tard, les jurats firent rendre par le Conseil le 17 mai 1701 un arrêt interdisant au Languedoc de se servir de futailles de jauge et contenance bordelaise; et confirmatif de l'ancienne défense de loger dans le même chai deux sortes de vin, afin d'empêcher de les mélanger.

Nous avons vu Colbert s'occuper de cette question du coupage des vins. Sur les plaintes de l'Angleterre, le Parlement avait rendu le 16 mars 1683 un arrêt défendant de mêler et transvaser

(1) V. vol. II, p. 396.

les vins; de changer la forme et la jauge des barriques; de décharger en temps prohibé et ailleurs que sur le quai des Chartreux. En 1685, les jurats renouvelèrent les défenses relatives au coupage.

Les plaintes des étrangers se renouvelèrent en 1738 sur la contenance des barriques et sur le coupage des vins; un arrêt du 22 décembre 1738 confirma les dispositions précédentes.

La question se représenta sous l'administration de M. de Tourny.

Les coupages avec les vins mêmes de la sénéchaussée étaient usités depuis longtemps à Bordeaux. Les vins de graves et de Médoc se corsaient et se coloraient avec ceux des palus de Queyries et de Montferrand. Les vins blancs d'Entre-deux-Mers s'amélioraient avec des Langon. Mais lorsque les vins de la sénéchaussée ne pouvaient être employés, on avait recours aux vins de Cahors et de Narbonne; et même en certains cas aux vins d'Espagne.

Ces usages étaient attestés par des parères émanant des principaux négociants : Barton et Cie, Coppinger, Johnston, Lynch, Bethman, Richard Gernon. M. de Tourny tolérait ces usages; mais les jurats s'y opposaient énergiquement. Ils obtinrent l'appui du Parlement qui leur donna l'ordre le 23 septembre 1755 de faire saisir tous les vins du Quercy, du haut pays et du Languedoc qui se trouveraient aux chais des Chartreux après le 8 septembre, époque à laquelle ils devaient, d'après de précédents arrêts, être sortis de la ville ou convertis en eau-de-vie, pour empêcher leur mélange avec les vins de la sénéchaussée.

Les jurats et le Parlement s'opposaient à ce que les vins du Quercy pussent transiter par Bordeaux pour Paris après le 8 septembre. Ces vins furent saisis. En vain le contrôleur général ordonna-t-il la mainlevée; le Parlement s'y prêta mal, et la mainlevée dut être ordonnée par arrêt du Conseil.

Mais il ne se trouva pas d'huissier qui osât encourir la colère du Parlement en signifiant l'arrêt du Conseil. L'intendant de Tourny se trouva en butte aux hostilités de la jurade et à celles du Parlement, qui finirent par amener sa disgrâce.

Aussi son fils, qui lui succéda, écrivait-il en 1759 : « On ne » peut toucher aux privilèges sans exciter une fermentation » générale. »

Quelques années plus tard, la question du coupage des vins se représenta. La guerre avec l'Angleterre venait de finir par la paix de 1763. Le bureau de la police des vins crut remarquer que malgré les arrêts, le coupage des vins de la sénéchaussée avec ceux de Languedoc, du Quercy et d'Espagne, était encore pratiqué. En conséquence, le Parlement rendit le 18 juillet 1764 un arrêt qui fit défense de couper, transvaser, falsifier les vins de la sénéchaussée de Guienne en les mettant avec d'autres vins, à peine de confiscation et versement des vins dans la rivière, brûlement des futailles, condamnation en 10,000 livres d'amende, perte de bourgeoisie, interdiction de tout commerce; et même à peine de punition corporelle. L'arrêt ordonna en outre que chaque futaille porterait la double marque à feu du nom du cru et du nom du propriétaire.

Cet arrêt avait été motivé par la saisie faite aux Chartrons par les jurats chez quelques négociants anglais de vins suspectés de coupage.

Les négociants anglais présentèrent par l'organe de Thomas Barton, le plus considérable d'entre eux, un mémoire dans lequel ils protestèrent vivement contre l'arrêt, tandis que quelques négociants de Rotterdam et d'Irlande déclaraient par devant notaire leur satisfaction de cet arrêt.

Les négociants hollandais établis à Bordeaux, auxquels se joignirent les principaux des expéditeurs français, prirent parti pour les Anglais, Écossais et Irlandais de cette ville.

Ils se plaignirent non seulement de l'arrêt en lui-même, mais de ce qu'il avait été suivi d'un avis imprimé, répandu et affiché dans tous les ports. Ils protestèrent contre les soupçons de fraude qu'exprimait l'arrêt à propos du coupage. Ils exposèrent que si l'ambassadeur de Hollande s'était plaint en 1738, c'était surtout du défaut de contenance des futailles. Les mélanges et falsifications des vins, disaient-ils, ne pouvaient tout au plus porter que sur ceux de Bergerac et de Sainte-Foy, qu'il était dans l'habitude de mixtionner pour la Hollande avec du sucre et du sirop, pour les rendre plus doux, ce que faisaient les Hollandais eux-mêmes.

Depuis vingt-six ans, on ne s'était pas plaint des vins de la sénéchaussée de Bordeaux lorsque vingt-quatre marchands de vin ou tonneliers d'Irlande avaient réclamé sur ce que les vins de Bordeaux étaient mélangés avec des vins d'Espagne;

mais il y a au moins mille marchands de vin en Irlande, qui, tous, mélangent aux vins de Bordeaux des vins d'Espagne. Cette mixtion, au goût des étrangers, est faite depuis quelques années à Bordeaux même et à moins de frais, et cela a beaucoup fait augmenter le consommation en Irlande. Cette mixtion consiste à mettre dix pour cent de vin d'Espagne de Benicarlo, avec un pot de vin muet de la sénéchaussée, qui excite au travail, et dépouille les vins de toute crasse pour les rendre extrêmement nets et brillants. Les négociants irlandais qui se plaignent sont précisément ceux qui faisaient ce mélange en Irlande pour la revente aux autres, et qui ont perdu leurs clients depuis que ceux-ci achètent en France les vins tout préparés.

Les négociants faisaient encore remarquer que si ces coupages, exigés par le goût des consommateurs étrangers, étaient prohibés, ils s'opéreraient tout de même, mais à l'étranger où iraient s'établir les marchands qui ne seraient plus gênés dans des opérations devenues nécessaires ; et que ce serait au grand détriment du commerce de Bordeaux.

Le Parlement, ajoutaient-ils, ne défend pas de couper les vins de la sénéchaussée les uns avec les autres, ce qui s'est fait de tout temps. Ainsi les Hollandais tirent beaucoup de vins blancs d'Entre-deux-Mers ; pour les corser et les améliorer, on y ajoute un quart ou un cinquième de vins de Barsac ou de Sauternes. Les Espagnols prennent du vin rouge ; mais ils le veulent très clair de couleur ; il leur faut des vins de palus coupés avec des vins blancs. Les Irlandais et Écossais veulent des vins de graves et de Médoc, mais il faut les corser avec des vins de Queyries et de Montferrand ; et, quand les vins de la sénéchaussée sont mauvais, il est utile, pour leur débit, de les couper avec de bons vins, soit du Quercy, soit même des pays étrangers.

Quant à l'étampe et à marquer les barriques du nom du cru et de celui du propriétaire, les négociants font observer que cette mesure sera très nuisible aux propriétaires parce que la multiplicité des crus et des paroisses fera rejeter, comme inconnus à l'étrangers, tous ces noms nouveaux pour s'en tenir à ceux accoutumés.

Parmi les signataires de ce mémoire nous notons :

Colk et C^ie^, Harmensen et C^ie^, Weltner, Dreuzer, Strekeysen,

Both, Bethman et Meiniken, Bromer, Von Spekelsen, Dierx et Becman, Mezler, Zimmerman et Cie, Kern et Eckman, Cornelis Beyerman, Schröder et Schyler, Pohl, Mosselman, Draveman, Dan. d'Egmont, J. J. Luëtkens, Lubert, Von Heymer, de Kater, J. Lynch, Val. Quin, J. Sandiland, D. Maccarthy, Galwey, Birne, Bourges frères, Bayssetance, Paul Nairac, Tarteyron, Féger, Beaujon, Goudal, Mestre, Boyer-Fonfrède, Ménoire, Chicou-Bourbon, Camescasse, Lafon de Ladébat, Bonniot, Rode, Baour, Balguerie, Letellier frères, Bonafé.

L'arrêt de 1764, rendu pour la conservation des privilèges, leur fut fatal. M. Fargès, intendant, chargé d'étudier cet arrêt et ces privilèges, constatait que les défenses faites aux vins du haut pays, de l'Agenais, du Quercy, du Languedoc, du Périgord, de naviguer sur la Garonne avant la Saint-Martin ou avant la Noël, étaient la confiscation de la Garonne au profit des Bordelais, et que la liberté du commerce s'opposait à ce qu'on pût interdire à toute une vaste contrée, même temporairement, l'usage de droit naturel d'une rivière qui coule sur son territoire, et il concluait ainsi : « Donc, tout » ramener au principe de la libre exportation, comme pour » les grains. »

C'est ce qui fut décidé par l'édit d'avril 1776 qui abolit tous les privilèges sur les vins. Mais Turgot reçut le 12 mai l'ordre de quitter le ministère et Bordeaux obtint, par lettres patentes de septembre 1776, de rentrer en possession de ses antiques droits.

Ils ne furent abolis qu'en 1790.

Nous donnons à la fin du volume le tableau des exportations de vins.

---

# RÉSUMÉ

Nous terminons et nous résumons notre travail en donnant divers tableaux que nous avons dressés sur les états d'entrée et de sortie soumis annuellement à l'ancienne Chambre de commerce et qui sont déposés aux Archives du département.

Nous avons courageusement entrepris cet immense travail que nous avons cru nécessaire pour donner une connaissance exacte du commerce du XVIII[e] siècle.

Dans les chiffres nous avons pu commettre quelques erreurs, mais elles sont légères et sans importance ; nous espérons qu'on voudra bien nous les pardonner.

Nos tableaux comprennent :

1° L'état des importations à Bordeaux des principales denrées des colonies : cacao, café, sucre, indigo, coton, donnant les quantités et la valeur en livres tournois de l'époque ;

2° L'état des valeurs des marchandises du commerce des colonies avec Bordeaux par importations et exportations :

3° L'état des exportations en Europe des principales denrées des colonies, et leur valeur en livres de l'époque ;

4° L'état général des importations par contrées ;

5° L'état général des exportations par contrées ;

6° L'état des exportations de vins ;

Ces tableaux se trouvent à la fin du volume.

Nous y avons ajouté, comme point de comparaison :

7° Un tableau général du commerce de la France au XVIII[e] siècle.

Dans tous ces tableaux les valeurs portées sont celles qui figurent dans les documents de l'époque.

Pour comparer utilement deux époques de ce mouvement commercial, il ne faut pas oublier que la valeur de la livre tournois a subi diverses variations.

Ainsi de la mort de Louis XIV à la chute du système de Law, de 1715 à 1720, le marc d'argent a subi vingt et une fixations de prix. Il était à 35 livres en 1716 ; il avait monté jusqu'à 131 livres.

Dans les douze années qui suivirent, le prix du marc d'argent a varié de 37 à 74 livres, et dans les cinq dernières de 44 à 51 livres.

Depuis cette époque jusqu'en 1763, il est tenu à 51 livres et en 1776 il monte à 54 livres.

La valeur en monnaie actuelle doit donc être augmentée de la différence de la valeur intrinsèque de la livre résultant du prix du marc de métal et de la différence du pouvoir de l'argent.

---

## CHAPITRE V

### Fin du XVIII[e] siècle. — La République.

---

L'histoire de la prospérité commerciale de Bordeaux au XVIII[e] siècle finit avec celle de la monarchie.

Une ère nouvelle va s'ouvrir, pendant laquelle le commerce de Bordeaux, comme celui de toute la France, subira les plus douloureuses épreuves amenées par la guerre étrangère, par les prohibitions douanières, et surtout par les sanglantes mesures qui signalèrent la durée de ce régime qui a reçu le nom de *la Terreur*, et qui entraîna l'anéantissement à peu près complet de toutes les relations habituelles des affaires.

Nous n'avons pas à examiner le tableau général de la Révolution, à suivre ce mouvement déviant avec tant de rapidité des espérances de 1789 aux excès de 1793; nous n'écrivons qu'une page, celle relative au commerce, mais nous nous attachons à ce qu'elle soit exacte.

Dès qu'il fut question de la convocation des États Généraux, la Chambre de commerce de Bordeaux demanda à nommer elle-même des délégués qui la représenteraient spécialement parmi les députés du Tiers-État. Elle échoua dans cette prétention, mais le commerce de Bordeaux obtint aux élections une proportion convenable de représentants: sur les quatre députés du Tiers, trois, Nayrac, Gachet de l'Isle et Lafargue, étaient des négociants; le quatrième était le médecin Desèze.

On sait que les États Généraux se réunirent le 5 mai 1789; que le mois suivant l'ordre du Tiers-État se proclama Assemblée nationale et réunit à lui les autres ordres, le clergé et la noblesse.

L'année 1789 finit et 1790 commença par un froid très vif, accompagné d'une disette de grains, qui firent endurer à la population de cruelles souffrances.

Cette pénurie de vivres, avec la législation coloniale de l'époque, entraînait des difficultés pour l'approvisionnement des colonies, qui ne s'effectuait que par la France. Il était à

craindre que Bordeaux n'éprouvât des obstacles pour alimenter Saint-Domingue.

Dès le 19 août 1789, M. de Cocherel, un des députés de Saint-Domingue à l'Assemblée nationale, avait présenté un projet de décret portant que la France manquant de farines pour elle-même et ne pouvant en fournir aux colonies, ces dernières seraient autorisées à en recevoir de l'étranger. Déjà une ordonnance du 9 mai précédent, renouvelée le 10 août, de M. de Vincent, gouverneur général de Saint-Domingue, et de Barbé de Marbois, intendant de l'île, avait admis des navires étrangers à fournir des grains, des farines et des biscuits, et à prendre en paiement des sucres et des cafés pour les États-Unis.

A cette pénurie des subsistances allait s'ajouter une autre cause de troubles, dont les conséquences furent terribles pour les colons et pour le commerce, et qui amenèrent la perte pour la France de Saint-Domingue, cette perle des Antilles, le plus beau fleuron de la couronne commerciale de Bordeaux.

Au commencement de novembre 1789, Mirabeau annonçait le projet de demander à la tribune la liberté immédiate et l'émancipation des nègres esclaves. Les députés de Bordeaux, sans s'opposer à la liberté, auraient voulu qu'elle fût amenée graduellement, ainsi que l'exercice des droits civils et politiques. L'assemblée paraissait disposée à prendre des mesures de prudence, et avait d'abord ajourné sa décision. Mais, aux colonies, une nuée de gens sans aveu et d'aventuriers excitaient au désordre et à la révolte les nègres, incapables de comprendre ce que pouvait signifier un affranchissement qui les laissait sans ressources pour vivre, et leur donnait des droits politiques dont ils ne savaient que faire. Ils se laissaient entraîner aux actes les plus violents; dans toutes les colonies la révolte des noirs se dessinait ouvertement.

A Saint-Domingue, les mulâtres s'étaient soulevés dès le 29 octobre 1790.

En vain les négociants de Marseille suppliaient-ils, le 2 septembre 1791, l'Assemblée nationale de protéger les colonies contre les menées de ceux qui se disaient les amis des noirs. L'ouragan était soulevé et nul ne pouvait plus l'apaiser.

L'assemblée générale de la partie française de Saint-Domingue adressait, le 13 septembre 1791, de pressantes demandes de secours à toutes les Chambres de commerce françaises, disant

qu'il arrivait d'Europe une foule de gens qui enflammaient les nègres; que ceux-ci s'étaient révoltés et avaient détruit à peu près toutes les caféières et plus de deux cents sucreries; que le nord de l'île n'était plus qu'un monceau de cendres; que les planteurs et leurs familles avaient été massacrés. Le maire de Cayes, Journu, écrivait à l'Assemblée nationale: « Elle n'est » plus, cette province du Nord où tant de négociants ont fait » un si grand commerce. » Le Port-au-Prince fut brûlé en novembre 1791, et le massacre des blancs continuait encore en 1793.

Saint-Domingue ne fut pas seule à souffrir. Le désordre et la ruine, l'incendie et la mort régnaient dans toutes nos colonies. A la Martinique, les noirs égorgaient les habitants, lorsque ceux-ci n'avaient pu trouver asile à bord des navires. A la Guadeloupe, les désordres furent moins violents. Ces deux îles purent toutefois être conservées à la France.

La création du papier-monnaie connu sous le nom d'assignats est à la date du 22 novembre 1789. Le 2 du même mois, un décret de l'Assemblée avait confisqué les propriétés et les revenus du clergé, et le 29 septembre 1790 fut décrétée l'émission de huit cents millions d'assignats gagés sur les biens du clergé. Il avait été proposé de porter cette émission à deux milliards. La Chambre de commerce de Bordeaux, lors de la création des assignats, aurait voulu que ces papiers fussent à ordre, afin d'en faciliter la circulation. Consultée quant au chiffre de l'émission, et sur la difficulté de faire les paiements d'ouvriers ou de fournitures avec de petits assignats, elle s'était montrée favorable à l'émission projetée. Au contraire, l'assemblée générale des négociants, réunie à la Bourse, pensait que l'émission des assignats pour la somme considérable qui était demandée était une opération offrant les plus grands dangers et dont les résultats pouvaient occasionner un désastre financier.

Ce fut au moment de se séparer que l'Assemblée nationale, par son décret du 27 septembre 1791, supprima les Chambres de commerce. Le 30 septembre l'Assemblée nationale constituante prit fin pour être remplacée par l'Assemblée législative, qui devait entrer en fonctions le 1er octobre.

Les négociants Ducos, Journu-Aubert, Lafon de Ladébat, Pierre Sers, représentèrent les négociants de Bordeaux à la nouvelle Assemblée.

Celle-ci fut remplacée le 22 septembre 1792 par la Convention, qui dès sa première séance décréta l'abolition de la royauté et proclama la République. C'est depuis cette époque jusqu'à celle du Consulat que nous allons étudier la situation commerciale de Bordeaux.

Après la mort de Louis XVI la France se trouva en guerre avec toute l'Europe, avec l'Autriche, l'Empire, la Prusse, l'Angleterre, la Hollande, l'Espagne, le Portugal, le Pape, la Sardaigne. A l'intérieur, la guerre de Vendée, l'insurrection de Lyon, le siège de Toulon, les émeutes de Paris, les dissensions des partis politiques, le régime de la guillotine et de la terreur, avaient anéanti toutes les affaires.

Aucune des anciennes institutions commerciales n'existait plus. Les corporations, jurandes et maîtrises, étaient abolies. Les tribunaux de commerce, les Parlements, les Chambres de commerce avaient été supprimés.

La Convention avait décrété les mesures les plus funestes. Elle ne s'était pas bornée à prohiber tout commerce avec l'ennemi ; elle avait détruit celui des neutres et des amis. Les 11 avril et 22 juin 1793, elle décréta l'embargo sur les navires et les marchandises des puissances alliées et neutres.

Une des premières conséquences de la cessation des relations commerciales fut la disette. Elle se fit sentir à Bordeaux.

La guerre avec l'étranger empêchait, non seulement de faire comme autrefois des approvisionnements de blés en Angleterre, en Hollande ou en Pologne, mais de recevoir ceux de Bretagne. Les Anglais venaient de capturer 23 navires chargés de blés en Bretagne pour Bordeaux.

La municipalité de Bordeaux avait obtenu quelques secours de l'Assemblée nationale, mais la Convention les supprima complètement.

Depuis plus d'un an, pour diminuer en faveur de la population le prix du pain, la ville taxait aux boulangers le prix de vente, et leur accordait une indemnité, qui s'était élevée à 1,500,000 livres pour un an ; mais, privée de subsides et de ressources, après avoir employé un emprunt de 600,000 livres, la ville ne pouvait plus subventionner les boulangers. « L'augmentation du prix du pain, écrivait le 14 mars 1793 le maire Saige, a occasionné une insurrection ; et nous sommes à la veille d'en manquer. »

La municipalité s'adressa à la Convention : « Les habitants » de Bordeaux sont près de mourir de faim, faute de subsis- » tances, lui disait-elle. La déclaration de guerre contre toutes » les puissances de l'Europe, les pertes énormes que vient » d'éprouver le commerce ainsi que la suspension générale de » toutes les affaires par l'impossibilité d'exécuter toute espèce » d'exportation, ne laissent pas d'espoir..... L'épuisement est » général en moyens pécuniaires, et la pénurie des subsistances » est sur le point de combler la mesure de nos maux, si la nation » ne vient au secours de notre immense cité, en lui prêtant » une somme de deux millions. » Cette demande, lue à la tribune de la Convention, convertie en motion par Boyer-Fonfrède, qui l'appuya vivement, obtint le subside de deux millions qu'elle réclamait. Fonfrède avait montré le commerce de Bordeaux entièrement anéanti par la guerre et par l'embargo, qui avaient mis fin à toute espèce de relations avec l'Europe entière et avec les colonies.

Ce subside de deux millions fut vite dévoré. Il fallut chercher de nouvelles ressources. « Les boulangers ne peuvent » faire de pain, faute de blé », disait le directoire du district de Bordeaux. « Les habitants ne mangent pas de pain depuis » plusieurs jours. » Les conventionnels Paganel et Garrau, en mission à Bordeaux, firent saisir les bâtiments en rade, et ceux en partance au bas de la rivière qui avaient à bord des farines achetées par le gouvernement pour le service des colonies. Les farines furent débarquées et employées aux besoins de la ville.

Le 8 août la situation était menaçante ; des rassemblements se formaient, des vociférations se faisaient entendre. « L'argent » ne manque pas encore pour approvisionner une ville de » 120,000 âmes, écrivait le maire Saige à la municipalité de » Nantes ; mais la guerre étrangère, le soulèvement de la » Vendée et la loi du maximum empêchent les achats. » Bordeaux n'était approvisionné que pour huit jours en » mêlant seigle, maïs et fèves. La municipalité de cette ville » a appris que des farines américaines sont arrivées à Nantes » et elle supplie les mains jointes celle de Nantes de ne pas » les laisser mourir de faim (1). »

Les conventionnels Yzabeau et Baudot constataient que les

(1) *Arch. hist. de la Gir.*, t. XI, p. 191.

campagnes et les localités voisines ne voulaient pas se dessaisir de leurs grains et que la circulation de ces produits était devenue impossible; que la loi du maximum et le paiement en assignats n'étaient point du goût des cultivateurs qui avaient des céréales à vendre. Ils attribuaient ces obstacles « à la méfiance générale répandue par le souffle empoisonné » des malveillants; à l'accaparement monstrueux fait par » quelques maisons de commerce des assignats à effigie » royale, ce qui avait amené le discrédit de ceux marqués au » coin de la République. Enfin, il n'est que trop connu et trop » vrai, disaient-ils, que c'est aux spéculations et à l'avidité de » ces mêmes négociants qu'est dû le surhaussement incroyable » du prix de toutes les denrées. »

Yzabeau écrivait, le 6 octobre 1793, de La Réole : « L'objet » des subsistances est devenu, dans les mains des contre-» révolutionnaires, un instrument terrible avec lequel ils se » sont flattés d'amener le peuple à leurs projets criminels. » Au sein d'une récolte abondante le pain nous a manqué » tout à coup, parce que les grains se sont trouvés en grande » partie entre les mains des riches. »

Et si nous voulons savoir quel était ce pain, si difficile à se procurer, les commissaires Dupouy et Viallard le disaient le 5 octobre, à la commune de Paris : « On a distribué aujourd'hui » des biscuits et des féveroles, n'ayant que peu de pain, encore » est-il plus noir que celui qu'on donne aux chiens (1). »

Peu de jours après, le 18 octobre, les conventionnels Yzabeau et Tallien, envoyés pour châtier Bordeaux de ses sympathies pour les Girondins vaincus, dont les uns avaient été guillotinés, et dont les survivants fugitifs se cachaient de retraite en retraite, instituèrent la Commission militaire, de sanglante et odieuse mémoire, et mirent à sa tête le sinistre Lacombe. L'article 15 du décret ordonnait des visites domiciliaires pour la recherche des farines et des marchandises dont le commerce était prohibé; et pour la recherche des accapareurs et des gens suspects.

On se hâta de visiter les navires américains que retenait dans le port l'embargo mis par la Convention sur tous les navires neutres, et d'y rechercher les farines, les marchandises

---

(1) *Moniteur* du 12 octobre 1793.

prohibées et les gens suspects qui pouvaient s'y trouver. Les capitaines américains réclamèrent. Leur consul, Fenwick, s'exprima très énergiquement et réclama des indemnités pour les dommages causés à ses nationaux. Les conventionnels s'empressèrent de déférer à ces demandes. Ils payèrent, et prirent un arrêté qui leva l'embargo.

Le maire Bertrand avait remplacé Saige que la Commission militaire avait condamné à mort parce qu'il était riche à plus de dix millions et très populaire. Bertrand et ses affidés s'adonnaient particulièrement au pillage des matières d'or et d'argent, pendant que d'autres recherchaient les suspects, et que Lacombe condamnait à mort ou à de fortes amendes, même ceux qui l'avaient payé pour éviter la guillotine.

Yzabeau et Tallien, mus par une haine incompréhensible contre les commerçants, ne s'épargnaient pas à fournir de la besogne à la Commission militaire et au bourreau. Dans la nuit du 29 au 30 novembre, plus de deux cents négociants furent arrêtés par mesure de sûreté générale. « Cette nuit, » écrivaient Yzabeau et Tallien, plus de deux cents négociants » ont été arrêtés et les scellés mis sur leurs papiers. La » Commission militaire ne va pas tarder à en faire justice. La » guillotine et de fortes amendes vont amener le scrutin » épuratoire du commerce et exterminer les agioteurs et les » accapareurs (1). »

Quelques jours après, les représentants du peuple purent s'apercevoir de la nécessité du commerce et de prendre des mesures pour le soutenir. Dans ce but ils réorganisèrent le tribunal consulaire pour juger les procès commerciaux. Cette juridiction avait été supprimée, comme toutes les autres, lors de l'établissement du gouvernement révolutionnaire. Les membres du nouveau tribunal furent nommés par Yzabeau et Tallien, et installés le 14 décembre. Ce furent Lercaro père, président; Daniel Maccarthy, Lafitte, Blandin aîné, Oré aîné, Sudreau fils, Bernard Petit, Lacourtaudière, Cardoze père, Griffon, Lys, juges, et Laroze, greffier.

Yzabeau et Tallien prirent, le 7 janvier 1794, un nouvel arrêté, destiné, suivant eux, à assurer le commerce. Après avoir accordé un délai de quatre mois pour le paiement des

---

(1) *Histoire de la Terreur à Bordeaux*, par Aurélien Vivie.

condamnations prononcées par le Tribunal de commerce, ils s'expriment ainsi :

« Les représentants du peuple en séance à Bordeaux,

» Instruits que plusieurs négociants viennent de déposer » leur bilan ;

» Considérant que les ennemis du bien public, après avoir » épuisé toutes les ressources de la force et de l'intrigue, » espèrent trouver dans le commerce un moyen de contre- » révolution d'autant plus puissant qu'il porte sur les subsis- » tances du peuple ; — considérant que Nantes, Marseille » et d'autres places ayant déjà donné ce funeste exemple, la » conduite des négociants de Bordeaux annonce un plan » général de dissolution du commerce qui tendrait à amener » la misère publique par la ruine des particuliers ; — consi- » dérant enfin que ce but contre-révolutionnaire ne se décèle » que trop par le nombre des bilans déposés à la fois par la » malveillance des négociants... Voulant calmer les inquiétudes » du peuple, prévenir pour la suite les ruses infâmes dans » lesquelles les agioteurs s'enveloppent, et punir leurs spécu- » lations sourdes et frauduleuses...

» Arrêtent ce qui suit :

» Tous ceux qui ont remis ou qui remettront leur bilan » seront arrêtés de suite pour être interrogés par le Comité de » surveillance et traduits, s'il y a lieu, à la Commission » militaire. »

Tallien, envoyant cet arrêté à la Convention, écrivait : « Depuis notre arrêté presque tous les bilans déposés ont été » retirés, et l'on n'entend plus parler de faillite. »

De son côté, le Comité de salut public prenait les mesures qu'il croyait propres à favoriser le commerce.

Par arrêté du 23 ventôse an II, les négociants de Bordeaux avaient été requis en masse de fournir 20 millions de traites sur l'étranger, avec faculté, pour donner provision à ces traites et en permettre l'acceptation, d'exporter chez les nations neutres une valeur égale de marchandises, vins, eaux-de-vie et autres denrées, dans une proportion fixée par l'arrêté.

Pour arriver à l'exécution de cet arrêté et pour l'inspection et la surveillance du commerce d'exportation, il fut créé à Bordeaux, le 11 germinal an II, une agence commerciale spéciale, par arrêté de l'Agence générale créée à Paris.

L'Agence de Bordeaux avait pour membres, avec Yzabeau et Julien, divers fonctionnaires et les juges du Tribunal de commerce. Elle était gérée par trois mandataires : Zimmerman, de Brême ; Jona Jones, Américain ; et Gramont, de la maison Gramont et Feger. Elle avait institué diverses commissions à la tête desquelles se trouvaient vingt négociants, presque tous étrangers : elle avait fait choix de courtiers.

L'Agence était spécialement chargée de rendre compte du commerce d'exportation ; d'en tenir un journal exact, avec les noms des personnes et les états des marchandises et des navires ; il lui était recommandé d' « engager les citoyens à prendre » part aux exportations », et à faciliter l'exportation des marchandises destinées à servir de provision pour l'acceptation des 20 millions de traites que le Comité de salut public demandait au commerce de Bordeaux de lui fournir.

La première séance de l'Agence eut lieu le 2 floréal an II. L'Agence ne réussit pas à se procurer les 20 millions demandés. Les ressources de Bordeaux étaient épuisées ; on ne put réunir, malgré tous les efforts, que des promesses de souscription pour 5,217,000 livres. « Il ne suffit pas de se procurer des » traites sur l'étranger, faisait-on observer au Comité de salut » public ; le grand point est d'en assurer le paiement. »

Un arrêté du Comité de salut public mit l'embargo sur toutes les marchandises et denrées existant à Bordeaux et dans le département, et ordonna qu'elles seraient remises à la Commission du commerce et des approvisionnements. Tous les propriétaires furent astreints à déclarer à la municipalité les quantités et les qualités de leurs marchandises, qui furent déclarées soumises à la réquisition. Chaque municipalité était chargée de recevoir les déclarations, de les contrôler, et de les adresser à l'agent général. Ces réquisitions étaient fondées sur les besoins de la nation.

Nous reviendrons sur les opérations de l'Agence et sur les réquisitions.

Arrêtons-nous un moment sur la guerre déclarée aux commerçants par le Comité de salut public et par ses agents à Bordeaux.

Couthon, Barrère et Robespierre écrivaient le 25 floréal an II au président de la Commission militaire Lacombe pour reprocher à la Commission « de s'être montrée indigne de la

» confiance du peuple en condamnant seulement à de fortes » amendes des négociants que dans ses jugements mêmes elle » reconnaissait contre-révolutionnaires, et par conséquent » dignes de mort aux yeux de la loi. Le Comité de salut public, » ajoutaient-ils, attend de vous cette fermeté révolutionnaire, » et cette application inflexible des décrets, si nécessaires dans » les circonstances actuelles et dans les fonctions délicates qui » vous sont confiées. »

Julien écrivait : « Bordeaux est un foyer de négociantisme » et d'égoïsme. » Garnier de Saintes, en mission à Bordeaux, disait au Club national, aux applaudissements de l'auditoire : « Les négociants sont encore plus froids que l'or qu'ils » manient. Ils voient sans s'émouvoir les larmes du peuple. » Malheur à eux!... Le commerce a perdu Tyr et Carthage. » Tel qu'il est pratiqué aujourd'hui, je le crois incompatible » avec la liberté. Qu'on n'imagine pas que je veuille l'anéantir : » il peut être utile à la République, mais il doit être fondé sur » la probité et sur l'intérêt général. La Convention le sait : elle » s'en occupera. »

Garnier fut averti que ses paroles avaient produit un mauvais effet. Voici comment il en donna le 19 au soir l'explication : « On m'a reproché d'être l'ennemi du commerce. Non ! non ! » je ne le suis pas. Je le suis de ces commerçants avides qui » oublient qu'ils doivent au peuple l'abondance, qui resserrent » leurs moyens quand ils peuvent en faire un usage utile à » leurs frères. Les renseignements que j'ai reçus, que je » recevrai encore, me mettront à même de donner de grands » exemples : les monopoleurs, les spéculateurs, les égoïstes, » les malveillants doivent trembler. »

La Commission militaire donnait une terrible sanction aux paroles des proconsuls. On amena devant elle des négociants français et étrangers, des commis, de petits marchands, environ deux cent soixante-dix personnes, suspectes du crime de *négociantisme*. Quarante furent condamnées à mort, parmi lesquelles Auguste Journu, pour avoir fait des ratures sur son livre de correspondance, « ce qui devait naturellement faire » supposer au tribunal des crimes encore plus atroces ». Cent vingt-quatre furent condamnées à des amendes. Citons les chiffres de quelques-unes de ces amendes, sans tenir compte de celles de moindre importance : André Acquart, 200,000 livres;

Beumerth, de Hanau, 150,000 livres; Beyerman, des Pays-Bas, 60,000 livres; Bahn, de Hambourg, 40,000 livres; Castarède, 150,000 livres; Changeur, 100,000 livres; David, 150,000 livres; Gabriel Ferrière, 150,000 livres; Garat, 100,000 livres; Gaschet de l'Isle, 200,000 livres; Imbert, 100,000 livres; Lajard, 300,000 livres; Lavergne, 100,000 livres; Letellier, 400,000 livres; Martell, de Cognac, 150,000 livres; Mathieu, 150,000 livres; Mestre, 150,000 livres; Mouru-Lacotte, 100,000 livres; les frères Raba, 500,000 livres; Charles Peixotto, 1,200,000 livres.

L'ensemble des amendes s'éleva à 6,940,300 livres qui furent exactement payées, et dont on n'a jamais connu l'emploi.

Ces sommes auraient pu servir utilement à diminuer l'horreur de la famine. Les boulangers manquaient de farine et de blé ; ils manquaient aussi de combustible. Le procureur de la commune, Tustet, écrivait au mois de juillet 1794 : « La » postérité aura peine à croire les souffrances et les privations » que les habitants du département du Bec-d'Ambès (nom qui » avait remplacé celui de la Gironde) ont éprouvées depuis » environ un an. Ils se sont démunis de presque toutes les » marchandises qu'ils possédaient, comme sucre, café, indigo, » cacao, huile, savon, toile, drap, étoffes, pour y faire parti- » ciper leurs frères. Ils sont réduits depuis un an à 8 onces » de pain par jour ; encore est-il composé des plus mauvaises » matières. Depuis plus de quatre mois ils n'ont pas de savon. » Il a été un instant où il n'y avait pas même de viande pour » faire du bouillon aux malades.

» Que n'ont pas souffert les habitants des campagnes ? Ils ont » passé des dix-huit et vingt jours sans un morceau de pain, et » depuis plus de quatre mois qu'ils vivent dans cette privation, » ils ne se sont nourris que des herbes destinées aux animaux. » On a trouvé des hommes et des femmes morts de faim. » D'autres, d'un tempérament plus robuste, tout enflés; d'autres » décédés au milieu des chemins. »

Le 12 mars 1795, Tallien disait à la Convention : « Depuis huit » mois ces infortunés habitants sont réduits à une demi-livre » d'un mauvais pain pour toute la journée... Les citoyens des » campagnes se disputent l'herbe des champs ; j'ai mangé du » pain fait avec du chiendent. A Bordeaux pendant plusieurs » jours on n'a pas distribué de pain. »

Quittons ces tristes tableaux pour lesquels nous avons fidèlement emprunté les peintures faites par les administrateurs contemporains, et que nous devions reproduire pour connaître l'état du commerce de Bordeaux à cette malheureuse époque (1).

Nous avons indiqué que le Comité de salut public avait réquisitionné toutes les marchandises existant dans les chais et magasins.

On avait réquisitionné pour servir de provision aux traites sur l'étranger 8,005 tonneaux de vin. On en réquisitionna en outre pour les approvisionnements de l'État, pour la somme de 2 millions de livres. On y ajouta des cafés pour une valeur de 8 millions de livres ; des sucres pour 4 millions ; des produits de l'industrie pour 2 millions ; des eaux-de-vie pour 2 millions ; ce qui montait à environ 18 millions, et à 22 avec les 8,005 tonneaux.

On paya ces marchandises, malgré les réclamations des réquisitionnés, au prix du maximum fixé par le décret du 27 septembre 1793 pour toutes les denrées de première nécessité. Les décrets sur le maximum ne furent définitivement abolis qu'en décembre 1794.

La Commission avait décidé que le paiement aurait lieu en monnaies étrangères. Mais le Comité de salut public voulait qu'il eût lieu en assignats.

Le commerce éprouvait des pertes immenses. Elles sont signalées dans une pétition adressée à la Convention par les négociants de Bordeaux et dans un rapport de l'Agence commerciale, adressé à Julien le 8 prairial an II.

D'après ce rapport, l'embargo avait frappé 40,863 quintaux de sucre brut, 38,988 quintaux sucre terré, et 45,258 quintaux café ; 10,767 caisses indigo ; et les vins et eaux-de-vie que nous avons indiqués. Le rapport exprime l'espoir que le convoi attendu de la Nouvelle-Angleterre augmenterait le nombre des vaisseaux neutres que l'on pourrait charger.

---

(1) Voyez : Archives du département, série L. — *Moniteur universel* et journaux de l'époque. — Saint-Luce-Houdaille : *Histoire de Bordeaux pendant dix-huit mois*. — Tustet : *Tableau des événements qui ont eu lieu à Bordeaux depuis 1789*. — Fabre de la Benodière : *La Justice révolutionnaire*. — Aurélien Vivie : *Histoire de la Terreur à Bordeaux*. — Labraque-Bordenave : *Histoire des députés de Bordeaux au Conseil du commerce*. (Actes de l'Académie de Bordeaux, 1889.)

L'espoir d'une amélioration dans la situation qu'exprimait l'Agence commerciale fut déçu. Lorsque le convoi des États-Unis attendu avec tant d'impatience, fut arrivé, son chargement, qui consistait surtout en riz et en biscuit, fut soumis à l'embargo. Cette mesure porta sur 264,857 quintaux de riz adressés aux citoyens Bonafous, Fabre et C^ie, Blondin, Lapène, Durand frères, Sorbé fils, Alauze et autres.

D'autre part, le 5 décembre 1794 le citoyen Jaumon, chef des vivres de la marine, adressa à l'Agence un arrêté du Comité de salut public portant réquisition de 27,500 tonneaux de vin à prendre dans les départements du Bec d'Ambès, ci-devant Gironde, du Lot, du Gers et du Lot-et-Garonne, pour l'approvisionnement des flottes de la République. La part du Bec-d'Ambès fut fixée à 13,000 tonneaux.

Mais, presque à la même époque, le 3 novembre, le Comité de salut public avait levé l'embargo. L'Agence commerciale laissa à la disposition des propriétaires les marchandises dont elle n'avait pas encore pris livraison. L'Agence avait à rembourser 672,474 liv. 19 sous 6 deniers pour les marchandises livrées. Elle paya en assignats sans valeur.

L'Agence commerciale fut elle-même supprimée par arrêté du Comité de salut public du 12 mars 1795. Il est à remarquer que l'Agence de Bordeaux n'avait jamais été chargée du service des fonds et ne payait qu'en mandats sur le Comité des Neutres.

Les trois commissaires Gramont, Zimmerman et Jona Jones avaient été remplacés par Croisilhac, Otard et Baour. Les commissaires, s'adressant le 24 ventôse an IV au Comité de salut public et après avoir remis tous leurs comptes et le résumé de leurs opérations, ajoutaient : « Quant aux papiers » et registres de l'Agence, ils seront déposés et conservés » soigneusement chez l'un de nous. »

Quel était ce dépositaire et que sont devenus ces documents ?

Peu de jours après la suppression des agences commerciales, les conventionnels Treilhard et Baussion, en mission dans le département, écrivaient au Comité de salut public cette phrase qui caractérise la situation commerciale : « Vous savez que » le commerce de Bordeaux avait été presque anéanti dans les » jours de Terreur. »

Il commençait à peine à renaître, mais bien faiblement,

après cette sanglante épreuve, dans les dernières années du siècle, retenu dans son essor naturel par la guerre et par les obstacles apportés au commerce des nations neutres.

Nous empruntons à un document officiel la peinture de la situation au moment où le siècle va finir. Ce document, déposé à la bibliothèque de la Chambre de commerce, a pour titre : « Mémoire du Bureau consultatif du commerce à Bordeaux sur » l'état de ladite ville avant la Révolution, et sur son état » actuel au 20 frimaire an VIII (11 décembre 1799). »

Aprés avoir retracé le riant tableau de la prospérité commerciale de la cité avant la Révolution, le mémoire dit : « C'est » au génie industrieux de ses habitants que Bordeaux a dû, » dans l'espace de moins d'un siècle, sa grande population, » son commerce dans toutes les mers..... On voyait flotter » devant ses murs les pavillons de toutes les nations. Il a » fallu cent ans de travaux, d'industrie, de culture et de » navigation pour la rendre aussi florissante, et six ans de la » guerre actuelle ont tari la source de ses richesses, découragé » sa culture, anéanti sa navigation, paralysé ses ateliers » maritimes et fait disparaître sa prospérité. »

Le mémoire constate les malheureux résultats de la loi du 29 nivôse an VI qui ont détruit la navigation des neutres, et amené les États-Unis à défendre depuis le 1er juillet 1798 d'expédier pour les ports de France et les colonies françaises.

Il signale l'augmentation du prix des marchandises. « Les » cafés, de 25 à 30 sols la livre, sont montés à 55 et 60 sols ; » les sucres terrés, de 80 à 100 livres le quintal, sont montés » à 200 et 250 ; les sucres bruts, de 70 et 75 livres, sont » montés à 170 et 180 ; nos raffineries ont cessé d'exister. Le » coton, article de première nécessité, est monté à 500 livres » le quintal. Quant à nos vins, le pavillon neutre n'offrant » plus de sécurité, le négociant n'expédie rien à l'étranger, le » cultivateur est ruiné. Les foires sont abandonnées, ou à peu » près. Le haut prix des transports et l'absence du commerce » d'échange avec l'étranger n'y attirent plus de marchandises » de l'intérieur. »

Ainsi finit le XVIIIe siècle.

---

# TABLEAUX STATISTIQUES

TABLEAU N° 1. **Importations** des principale

| ANNÉES | CACAO — QUANTITÉS en LIVRES POIDS | CACAO — VALEUR en LIVRES TOURNOIS | CAFÉ — QUANTITÉS en LIVRES POIDS | CAFÉ — VALEUR en LIVRES TOURNOIS |
|---|---|---|---|---|
| 1721 | 281.690 | 211.267 | » | » |
| 1723 | 354.255 | 254.275 | » | » |
| 1724 | 637.625 | 557.921 | » | » |
| 1728 | 5.450 | 10.900 | 392 | 1.078 |
| 1729 | 10.100 | 20.200 | 432 | 432 |
| 1730 | 12.000 | 24.000 | » | » |
| 1731 | 50.025 | 100.050 | » | » |
| 1732 | » | » | » | » |
| 1733 | 69.335 | 117.869 | 61.315 | 73.578 |
| 1734 | 58.310 | 102.042 | 9.350 | 654 |
| 1735 | 24.325 | 42.568 | 261.720 | 287.892 |
| 1736 | 40.400 | 70.700 | 658.115 | 493.586 |
| 1737 | 79.490 | 79.496 | 18.000 | 1.080 |
| 1738 | 32.709 | 32.709 | 1.633.690 | 816.845 |
| 1739 | 21.500 | 26.875 | 1.531.550 | 765.775 |
| 1740 | 144.400 | 180.500 | 2.072.825 | 1.036.412 |
| 1741 | 181.775 | 181.775 | 2.426.025 | 1.213.012 |
| 1742 | 136.600 | 108.880 | 2.760.040 | 1.488.022 |
| 1743 | 71.600 | 71.600 | 757.610 | 378.805 |
| 1744 | 177.280 | 132.960 | 1.763.460 | 1.322.595 |
| 1745 | 46.325 | 33.993 | 2.627.700 | 2.364.930 |
| 1746 | 16.936 | 10.161 | 6.109.064 | 1.118.601 |
| 1747 | 47.857 | 47.857 | 2.166.756 | 2.599.891 |
| 1748 | 15.757 | 11.817 | 1.182.875 | 1.301.162 |
| 1749 | 104.843 | 41.937 | 4.804.583 | 3.603.437 |
| 1750 | 136.862 | 54.664 | 4.139.270 | 3.104.452 |
| 1751 | 63.920 | 25.658 | 3.348.416 | 2.511.312 |
| 1752 | 42.166 | 16.866 | 3.799.322 | 2.849.493 |
| 1753 | 187.032 | 74.812 | 4.480.279 | 3.660.219 |
| 1754 | 73.766 | 29.506 | 6.815.513 | 5.452.410 |
| 1755 | 167.654 | 77.561 | 5.978.348 | 4.483.761 |
| 1756 | 26.927 | 10.717 | 4.262.646 | 3.411.116 |
| 1757 | 6.700 | 2.708 | 1.858.047 | 1.486.437 |
| 1758 | » | » | 10.121 | 8.096 |
| 1759 | » | » | 43.295 | 34.636 |
| 1760 | 3.123 | 4.372 | 218.269 | 174.615 |

## enrées des Colonies.

| SUCRE | | INDIGO | | COTON | |
|---|---|---|---|---|---|
| QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEUR en LIVRES TOURNOIS | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEUR en LIVRES TOURNOIS | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEUR en LIVRES TOURNOIS |
| 8.060.525 | 3.214.307 | » | » | 14.080 | 14.080 |
| 12.324.875 | 4.386.131 | 264.982 | 1.395.035 | 32.875 | 46.025 |
| 8.828.100 | 2.505.767 | 230.070 | 987.572 | 12.680 | 13.948 |
| 12.859.700 | 3.809.719 | 312.420 | 781.050 | 195.800 | 195.800 |
| 15.996.650 | 4.103.189 | 317.400 | 746.570 | 262.610 | 199.583 |
| 19.606.150 | 4.316.306 | 270.825 | 609.356 | 120.650 | 90.487 |
| 19.439.225 | 3.958.472 | 283.500 | 736.840 | 332.600 | 249.450 |
| 18.918.950 | 3.686.695 | 484.380 | 1.332.045 | 137.825 | 110.260 |
| 24.859.650 | 4.779.565 | 445.825 | 1.337.475 | 114.200 | 85.650 |
| 20.552.125 | 3.807.212 | 523.800 | 1.571.400 | 224.300 | 168.225 |
| 20.434.850 | 3.772.814 | 571.020 | 1.998.570 | 169.850 | 169.850 |
| 23.328.550 | 4.266.638 | 588.400 | 2.059.400 | 117.575 | 105.847 |
| 20.500.000 | 3.972.756 | 670.925 | 2.348.237 | 19.450 | 15.560 |
| 25.681.975 | 4.991.868 | 942.430 | 3.298.505 | 322.040 | 241.530 |
| 26.381.425 | 5.379.875 | 526.935 | 1.973.981 | 224.225 | 168.168 |
| 30.540.075 | 6.106.376 | 982.800 | 3.685.000 | 391.875 | 293.906 |
| 26.869.250 | 8.126.284 | 816.870 | 3.267.480 | 138.825 | 97.177 |
| 29.414.922 | 6.995.195 | 734.685 | 2.938.740 | 64.575 | 51.560 |
| 33.724.325 | 9.898.895 | 869.260 | 3.042.410 | 64.310 | 64.310 |
| 23.235.125 | 9.171.868 | 546.615 | 2.049.806 | 94.325 | 141.487 |
| 17.815.950 | 7.491.807 | 599.360 | 2.447.600 | 208.100 | 312.150 |
| 17.625.815 | 3.604.002 | 310.646 | 1.242.584 | 35.875 | 64.875 |
| 24.447.275 | 4.975.913 | 599.418 | 2.397.672 | 185.550 | 318.825 |
| 16.339.122 | 2.202.756 | 123.420 | 462.825 | 169.825 | 271.720 |
| 37.397.400 | 10.574.197 | 1.171.264 | 4.685.056 | 397.830 | 636.526 |
| 42.700.639 | 10.970.885 | 819.239 | 3.276.956 | 185.353 | 296.244 |
| 28.878.389 | 7.460.858 | 546.923 | 2.187.692 | 205.323 | 328.516 |
| 29.069.297 | 7.152.202 | 436.579 | 2.182.895 | 253.375 | 316.718 |
| 46.173.708 | 16.121.610 | 640.862 | 2.563.528 | 431.813 | 690.900 |
| 40.586.594 | 13.817.510 | 567.883 | 3.975.181 | 291.634 | 247.888 |
| 39.703.417 | 13.609.259 | 598.342 | 2.393.248 | 215.635 | 340.016 |
| 19.218.184 | 6.715.297 | 214.929 | 1.504.568 | 135.191 | 135.191 |
| 7.426.792 | 2.685.495 | 241.049 | 1.687.343 | 62.303 | 62.303 |
| 524.749 | 271.324 | 13.480 | 94.360 | 760 | 1.140 |
| 608.257 | 558.291 | 38.225 | 267.575 | 8.855 | 13.282 |
| 2.179.454 | 1.478.107 | 98.472 | 590.832 | 45 | 56 |

TABLEAU N° 1 (Suite). **Importations** des principales

| ANNÉES | CACAO | | CAFÉ | |
|---|---|---|---|---|
| | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEUR en LIVRES TOURNOIS | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEUR en LIVRES TOURNOIS |
| 1761 ...... ........ | 50.893 | 71.250 | 847.144 | 677.715 |
| 1762 ............... | 49.151 | 68.811 | 1.420.485 | 1.136.388 |
| 1763 ............... | 77.578 | 58.183 | 1.274.842 | 1.019.905 |
| 1764 ............... | 70.063 | 52.547 | 2.811.419 | 1.735.814 |
| 1765 ............... | 24.047 | 15.630 | 1.539.458 | 1.154.593 |
| 1766 ............... | 51.315 | 30.789 | 2.082.624 | 1.457.836 |
| 1767 ............... | 25.560 | 15.936 | 4.324.325 | 3.027.307 |
| 1768 ............... | 19.286 | 11.548 | 5.633.730 | 3.957.611 |
| 1769 ............... | 667.648 | 400.640 | 26.180.567 | 19.635.425 |
| 1770 .. ....... ... . | 1.216.087 | 729.652 | 56.687.220 | 42.515.790 |
| 1771 ............... | 199.847 | 119.908 | 149.485.808 | 112.114.356 |
| 1772 ............... | » | » | 41.206.631 | 20.603.315 |
| 1773 ............... | 155.279 | 85.403 | 19.462.509 | 14.596.881 |
| 1774 ............... | 31.326 | 17.229 | 29.699.630 | 14.849.815 |
| 1775 .... .......... | 15.425 | 8.483 | 37.328.660 | 16.752.897 |
| 1776 ............... | 14.020 | 6.309 | 36.359.210 | 18.179.605 |
| 1777 ............... | 23.795 | 11.897 | 43.995.854 | 21.997.677 |
| 1778 ............... | 44.966 | 22.483 | 21.219.742 | 13.792.832 |
| 1780 ............... | 23.800 | 11.900 | 2.827.845 | 1.838.099 |

## lenrées des Colonies (Suite).

| SUCRE | | INDIGO | | COTON | |
|---|---|---|---|---|---|
| QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEUR en LIVRES TOURNOIS | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEUR en LIVRES TOURNOIS | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEUR en LIVRES TOURNOIS |
| 5.536.618 | 1.756.983 | 111.163 | 666.918 | 10.468 | 13.085 |
| 3.417.904 | 2.205.098 | 342.115 | 2.052.690 | 30.616 | 38.270 |
| 9.910.540 | 4.637.566 | 684.787 | 4.108.722 | 35.182 | 43.977 |
| 63.821.982 | 22.673.363 | 1.358.445 | 6.792.225 | 48.331 | 60.414 |
| 5.091.913 | 1.775.713 | 643.253 | 3.216.265 | 45.551 | 56.926 |
| 42.885.770 | 10.218.309 | 1.119.676 | 5.598.380 | 89.647 | 112.058 |
| 56.872.375 | 18.036.939 | 721.021 | 3.605.105 | 54.168 | 67.710 |
| 73.524.185 | 25.353.585 | 620.855 | 3.104.275 | 64.623 | 64.623 |
| 62.005.028 | 22.021.464 | 1.601.881 | 8.009.405 | 838.880 | 838.880 |
| 89.656.744 | 30.652.344 | 2.354.175 | 11.770.875 | 1.536.325 | 1.536.325 |
| 74.317.757 | 28.823.107 | 3.593.028 | 21.558.168 | 325.661 | 289.494 |
| 46.953.814 | 20.292.492 | 3.133.068 | 18.798.408 | 61.761 | 55.584 |
| 57.057.110 | 24.171.950 | 1.784.696 | 10.708.176 | 12.935 | 5.820 |
| 63.390.428 | 22.930.522 | 806.005 | 4.836.030 | 28.970 | 50.697 |
| 40.119.940 | 16.623.211 | 187.661 | 1.313.627 | 70.144 | 140.228 |
| 64.002.558 | 31.338.181 | 218.104 | 1.726.728 | 82.731 | 165.463 |
| 155.317.067 | 76.522.166 | 199.834 | 1.398.838 | 162.290 | 324.580 |
| 165.671.790 | 101.271.209 | 189.012 | 1.512.096 | 322.790 | 645.592 |
| 16.240.279 | 12.634.374 | 614.795 | 4.918.360 | 75.800 | 151.600 |

TABLEAU N° 2.

**Commerce de**

| ANNÉES | VALEURS EN LIVRES DES MARCHANDISES | | |
|---|---|---|---|
| | EXPORTATIONS aux COLONIES | RETOURS — IMPORTATIONS | TOTAUX |
| 1717 | 2.096.198 | » | » |
| 1721 | 3.650.570 | » | » |
| 1723 | 4.947.534 | 6.489 451 | 11.436.985 |
| 1724 | 4.159.237 | 4.177.904 | 8.337.141 |
| 1728 | 3.405.760 | 5.098.157 | 8.503 917 |
| 1729 | 2.685.810 | 5.122.140 | 7.807.950 |
| 1730 | 2.956.640 | 5.567.765 | 8.524.405 |
| 1731 | 2.549.159 | 5.159.123 | 7.708.282 |
| 1732 | 2.542.210 | 5.319.301 | 7.861.511 |
| 1733 | 2.923.533 | 6.489.231 | 9.412.764 |
| 1734 | 3.217.596 | 5.921.964 | 9.139.560 |
| 1735 | » | 6.640.749 | » |
| 1736 | 2.029.111 | » | » |
| 1737 | 3.803.878 | » | » |
| 1738 | 5.111.126 | 9.715.128 | 14.826.254 |
| 1739 | 4.192.694 | 8.424.627 | 12.617.321 |
| 1740 | 4.345.764 | 11.823.376 | 16.169.140 |
| 1741 | 11.461.553 | 9.380.829 | 20.842.382 |
| 1742 | 8.159.019 | » | » |
| 1743 | 10.397.116 | 13.627.714 | 24.024.830 |
| 1744 | 6.587.312 | 13.020.204 | 19.607.516 |
| 1745 | 4.865.167 | 12.600.499 | 17.465.666 |
| 1746 | 7.313.793 | 6.109.064 | 13.422.857 |
| 1747 | 2.092.030 | 10.567.589 | 12.659.619 |
| 1748 | 3.150.289 | 4.300.793 | 7.451.082 |
| 1749 | 7.289.300 | 19.987.562 | 27.276.862 |
| 1750 | 3.999.024 | 18.196.137 | 22.195.161 |
| 1751 | 5.546.572 | 13.019.704 | 18.566.276 |

## Colonies françaises.

| ANNÉES | VALEURS EN LIVRES DES MARCHANDISES | | |
|---|---|---|---|
| | EXPORTATIONS aux COLONIES | RETOURS — IMPORTATIONS | TOTAUX |
| 1752 | 5.533.088 | 12.790.407 | 18.323.495 |
| 1753 | 10.705.787 | 24.633.698 | 35.339.485 |
| 1754 | 8.438.540 | 23.919.163 | 32.357.703 |
| 1755 | 10.560.249 | 21.528.880 | 32.089.129 |
| 1756 | 6.136.958 | 11.923.443 | 18.060.401 |
| 1757 | 7.522.227 | 5.953.464 | 13.475.691 |
| 1758 | 7.661.389 | 258.961 | 7.920.350 |
| 1759 | 6.273.289 | 1.620.078 | 7.893.367 |
| 1760 | 1.591.590 | 2.265.676 | 3.857.266 |
| 1761 | 2.997.784 | 3.915.990 | 6.913.774 |
| 1762 | 9.652.490 | 5.346.939 | 14.999.429 |
| 1763 | 4.502.085 | 3.413.397 | 7.915.482 |
| 1764 | 12.508.626 | 6.289.120 | 18.797.746 |
| 1765 | 9.182.202 | 6.674.832 | 15.857.034 |
| 1766 | 5.839.383 | 17.417.373 | 23.256.736 |
| 1767 | 11.522.286 | 24.792.728 | 36.315.014 |
| 1768 | 12.639.608 | 32.480.094 | 45.119.702 |
| 1769 | 12.165.643 | 50.979.808 | 63.145.451 |
| 1770 | 11.819.731 | 87.273.934 | 99.093.665 |
| 1771 | 7.607.780 | 163.220.553 | 170.828.333 |
| 1772 | 6.964.114 | 59.936.239 | 66.900.353 |
| 1773 | 5.447.149 | 51.877.592 | 57.324.741 |
| 1774 | 5.058.012 | 42.738.436 | 47.796.448 |
| 1775 | 8.095.243 | 34.971.375 | 43.066.618 |
| 1776 | 6.625.917 | 51.537.596 | 58.163.513 |
| 1777 | 10.665.626 | 101.717.449 | 112.383.075 |
| 1778 | 10.019.999 | 132.315.635 | 142.335.634 |

TABLEAU N° 3. **Exportations** en Europe d

| ANNÉES | CAFÉ | | SUCRE | | INDIGO | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEURS en LIV. TOURNOIS | QUINTAUX | VALEURS en LIV. TOURNOIS | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEURS en LIV. TOURNOIS |
| 1721 ... | » | » | 56.566 | 1.407.063 | 30.581 | 145.259 |
| 1723 ... | » | » | 25.470 | 1.405 900 | 23.385 | 122.770 |
| 1724 ... | » | » | 44.721 | 1.386.251 | 4.700 | 20.680 |
| 1828 ... | » | » | 40.371 | 1.494.390 | 4.436 | 11.090 |
| 1729 ... | » | » | 77.908 | 1.735.966 | 56.620 | 141.550 |
| 1730 ... | » | » | 80.525 | 1.820.378 | 54.650 | 120.395 |
| 1731 ... | » | » | 106.306 | 2.353.480 | 58.410 | 151.866 |
| 1732 .. | » | » | 74.615 | 1.756.102 | 54.265 | 157.368 |
| 1733 ... | 13.300 | 19.800 | 85.100 | 1.752.382 | 41.850 | 129.735 |
| 1734 .. | 63.200 | 79.580 | 85.450 | 1.603.611 | 58.480 | 175.440 |
| 1735. . | 57.700 | 57.700 | 85.405 | 1.571.864 | 55.000 | 165.000 |
| 1736 ... | 170.700 | 128.025 | 115.504 | 2.436.652 | 280.350 | 981.254 |
| 1737 ... | 263.015 | 117.905 | 129.965 | 2.586.107 | 203.287 | 780.974 |
| 1738 ... | 2.295.633 | 1.197.765 | 191.976 | 4.251.802 | 882.433 | 3.266.450 |
| 1739 ... | 2.810.975 | 1.405.487 | 198.165 | 4.279.892 | 864.909 | 3.243.595 |
| 1740 ... | 2.228.575 | 1 225.714 | 134.780 | 3.978.881 | 962.790 | 3.851.160 |
| 1741 ... | 3.001.230 | 1.500.615 | 245.325 | 8.642.796 | 985.050 | 4.432.824 |
| 1742 ... | 3.049.865 | 1.820.923 | 232.348 | 6.837.411 | 751.375 | 2.947.207 |
| 1743 ... | 3.141.762 | 1.727.081 | 307.470 | 9.287.202 | 857.710 | 3.057.756 |
| 1744 ... | 2.027.865 | 1.324.110 | 235.420 | 7.876.268 | 638.355 | 2.553.210 |
| 1745 ... | 1.771.535 | 1.771.535 | 106.100 | 3.991.330 | 551.886 | 2.206.740 |
| 1746 ... | 1.510.638 | 1.818.557 | 118.296 | 5.076.725 | 448.848 | 1.797.792 |
| 1747 ... | 1.893.794 | 2.276.506 | 201.646 | 8.770.364 | 393.767 | 1.507.838 |
| 1748 ... | 2.447.206 | 1.907.757 | 99.050 | 6.807.730 | 286.279 | 1.116.486 |
| 1749 ... | 4.577.369 | 4.119.927 | 143.885 | 4.071.966 | 940.434 | 3.761.736 |
| 1750 ... | 3.733.950 | 3.360.468 | 292.015 | 8.515.144 | 574.132 | 2.596.528 |
| 1751 ... | 4.214.768 | 3.793.210 | 304.125 | 9.020.312 | 558.162 | 2.511.729 |

## rincipales denrées des Colonies.

| ANNÉES | CAFÉ | | SUCRE | | INDIGO | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEURS en LIV. TOURNOIS | QUINTAUX | VALEURS en LIV. TOURNOIS | QUANTITÉS en LIVRES POIDS | VALEURS en LIV. TOURNOIS |
| 1752 ... | 4.818.865 | 4.436.879 | 298.397 | 8.318.756 | 446.200 | 1.784.800 |
| 1753 ... | 4.650.077 | 4.185.055 | 355.266 | 10.717.267 | 537.361 | 2.686.805 |
| 1754 ... | 6.275.061 | 5.735.860 | 341.736 | 11.675.957 | 327.414 | 2.991.198 |
| 1755 ... | 6.004.503 | 5.404.483 | 287.135 | 11.840.455 | 396.091 | 2.772.637 |
| 1756 ... | 4.370.454 | 3.833.024 | 222.770 | 9.978.583 | 316.432 | 2.531.456 |
| 1757 ... | 1.802.595 | 1.533.516 | 80.705 | 3.353.039 | 197.265 | 1.578.040 |
| 1758 ... | 619.677 | 504.811 | 6.255 | 113.236 | 118.406 | 947.248 |
| 1759 ... | 259.545 | 220.217 | 5.271 | 97.522 | 113.441 | 907.528 |
| 1760 ... | 245.719 | 208.857 | 6.411 | 312.948 | 61.045 | 427.315 |
| 1761 ... | 250.921 | 272.455 | 8.651 | 649.372 | 106.789 | 747.523 |
| 1762 ... | 321.888 | 273.596 | 17.732 | 1.394.750 | 149.811 | 1.148.677 |
| 1763 ... | 1.210.539 | 1.028.959 | 76.330 | 5.649.750 | 256.722 | 1.797.054 |
| 1764 ... | 11.312.415 | 5.586.100 | 357.760 | 24.202.756 | 1.208.000 | 8.456.000 |
| 1765 ... | 8.910.276 | 6.682.708 | 361.770 | 16.463.465 | 851.506 | 5.109.036 |
| 1766 ... | 2.546.646 | 2.026.446 | 1.402.953 | 66.436.558 | 184.362 | 1.106.172 |
| 1767 ... | 3.755.663 | 2.816.369 | 338.806 | 17.643.962 | 549.874 | 2.749.370 |
| 1768 ... | 8.192.588 | 6.116.778 | 398.230 | 13.714.163 | 395.667 | 1.978.335 |
| 1769 ... | 14.554.325 | 10.914.955 | 383.070 | 14.263.936 | 1.105.749 | 6.081.619 |
| 1770 ... | 36.175.031 | 27.909.666 | 488.799 | 17.326.788 | 1.918.609 | 10.452.349 |
| 1771 ... | 54.148.053 | 32.493.822 | 455.980 | 20.090.985 | 2.545 597 | 15.273.582 |
| 1772 ... | 56.616.285 | 28.138.139 | 387.205 | 14.649.423 | 2.643.550 | 15.861.300 |
| 1773 ... | 51.763.418 | 25.881.700 | 386.485 | 13.031.152 | 2.001.079 | 12.006.474 |
| 1774 ... | 47.127.632 | 20.937.430 | 438.900 | 17.730.856 | 393.539 | 2.353.770 |
| 1775 ... | 43.721.347 | 19.680.602 | 699.335 | 28.369.207 | 261.602 | 1.831.214 |
| 1776 ... | 28.981.208 | 14.490.605 | 820.880 | 34.273.186 | 276.115 | 1.870.862 |
| 1777 ... | 33.459.206 | 15.056.592 | 1.039.020 | 44.473.470 | 283.748 | 1.986.236 |
| 1778 ... | 13.928.260 | 8.237.096 | 472.775 | 32.823.486 | 236.387 | 1.891.087 |

**TABLEAU N° 4.**

# Etat général de

| ANNÉES | ITALIE | ESPAGNE | PORTUGAL | ANGLETERRE | HOLLANDE |
|---|---|---|---|---|---|
| 1723........ | » | 792.178 | » | 1.469.707 | 4.826.530 |
| 1724........ | » | 942.684 | » | 4.423.866 | 6.318.654 |
| 1728........ | » | 201.215 | » | 1.512.471 | 2.523.517 |
| 1729........ | » | 428.333 | » | 811.625 | 1.903.146 |
| 1730........ | » | 452.915 | » | 1.879.918 | 3.809.609 |
| 1731........ | » | 406.769 | » | 1.688.459 | 2.323.291 |
| 1732........ | » | » | » | 2.280.354 | 1.958.338 |
| 1733........ | » | 330.655 | » | 1.027.535 | 2.013.338 |
| 1734........ | » | 730.839 | » | 1.374.237 | 3.446.584 |
| 1735........ | » | 39.677 | » | 851.346 | 1.483.401 |
| 1736........ | » | 343.525 | » | 1.535.758 | 1.668.548 |
| 1737........ | » | 74.268 | » | 1.797.562 | 1.341.222 |
| 1738. ...... | » | 117.814 | » | 1.771.316 | 1.070.474 |
| 1740........ | » | 339.798 | » | 673.818 | 2.183.190 |
| 1741........ | » | 787.478 | » | 678.531 | 2.729.307 |
| 1742........ | » | 536.811 | » | 2.333.016 | 1.679.094 |
| 1743........ | » | 683.477 | » | 2.932.650 | 3.355.254 |
| 1744........ | » | 294.140 | » | 850.821 | 2.894.644 |
| 1745........ | » | 261.188 | » | 1.160.029 | 2.672.445 |
| 1746........ | » | 190.906 | » | 1.854.975 | 2.324.134 |
| 1747........ | » | 390.676 | 63.040 | 2.072.116 | 1.131.816 |
| 1748........ | » | 347.469 | » | 2.481.530 | 1.438.509 |
| 1749........ | » | 318.029 | » | 4.695.859 | 3.005.571 |
| 1750........ | » | 435.752 | » | 3.075.068 | 2.496.222 |
| 1751........ | » | 196.511 | 153 | 5.292.761 | 3.306.074 |
| 1752........ | » | 186.476 | » | 6.344.302 | 3.523.709 |
| 1753........ | » | 219.113 | » | 2.873.498 | 2.550.870 |
| 1754.... ... | » | 262.396 | » | 2.951.814 | 2.003.127 |
| 1755........ | » | 362.344 | » | 2.480.753 | 2.294.285 |
| 1756........ | » | 570.172 | » | 774.415 | 2.040.648 |
| 1757........ | » | 525.796 | 44.650 | 1.957.383 | 1.233.720 |
| 1758........ | » | 497.101 | 33.815 | 1.088.125 | 1.893.732 |
| 1759........ | » | 872.627 | » | 1.324.396 | 4.032.019 |
| 1760........ | » | 964.764 | » | 1.646.242 | 2.188.540 |
| 1761...... . | » | 1.200.544 | 177.088 | 1.425.693 | 4.010.399 |
| 1762........ | » | 236.735 | 102.976 | 299.054 | 1.749.879 |
| 1763........ | » | 603.964 | » | 952.079 | 1.260.137 |
| 1764........ | » | 1.775.031 | » | 1.819.713 | 1.932.570 |

## mportations par contrées.

| NORD ET Villes Hanséatiques | DANEMARK | SUÈDE | RUSSIE | ILES FRANÇAISES | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|---|
| 1.665.404 | » | » | » | 6.489.451 | 15.243.270 |
| 2.702.108 | » | » | » | 4.177.904 | 18.565.216 |
| 719.290 | » | » | » | 5.098.157 | 50.054.650 |
| 783.263 | » | » | » | 5.122.140 | 9.048.507 |
| ? | » | » | » | 5.567.765 | 11.709.607 |
| 546.563 | » | » | » | 5.159.123 | 10.124.205 |
| 979.331 | » | » | » | 5.319.301 | 10.537.324 |
| 501.247 | » | » | » | 6.489.231 | 10.362.006 |
| 1.030 768 | » | 78.817 | » | 5.921.964 | 12.583.209 |
| 147.380 | 39.510 | 48.855 | » | 6.440.712 | 9.050.881 |
| 159.951 | 26.401 | 10.227 | » | 7.495.798 | 11.240.208 |
| 342.205 | 18.330 | 21.790 | » | 6.640.949 | 10.236.326 |
| 511.191 | 14.332 | 62.095 | » | 9.715.128 | 13.262.350 |
| 469.483 | 25.378 | 9.049 | » | 11.823.376 | 15.524.092 |
| 760.808 | 140.059 | 351.781 | » | 9.380.829 | 15.828.795 |
| 1.467.693 | 205.974 | 356.631 | » | 11.919.050 | 18.498.268 |
| 1.451.645 | 179.517 | 98.184 | » | 13.627.714 | 22.528.441 |
| 861.282 | 56.153 | 130.718 | » | 13.020.204 | 18.107.962 |
| 944.445 | 71.553 | 237.653 | » | 12.600.499 | 17.847.812 |
| 1.467.786 | 75.800 | 198.555 | » | 6.109.064 | 11.921.220 |
| 430.443 | 36 988 | 68.521 | » | 10.567.589 | 14.761.189 |
| 1.593.607 | 124.888 | 17.795 | 94.142 | 4.300.793 | 10.398.733 |
| 1.241.556 | 328.112 | 109.307 | 99.206 | 19.987.562 | 29.785.262 |
| 1.036 858 | 66.877 | 97.098 | » | 18.196.137 | 25.404.007 |
| 4.257.547 | 307.077 | 152.795 | 3.000 | 13.019.704 | 26.535.622 |
| 2.738.902 | 550.694 | 148.350 | » | 12.790.107 | 26.282.540 |
| 1.633.555 | 194.550 | 305.654 | 178.603 | 24.633.698 | 32.589.541 |
| 1.906.497 | 26.932 | 155 913 | 3.420 | 23.919.163 | 31.229.262 |
| 1.395.315 | 29.633 | 176 640 | 16.492 | 21.528.880 | 28 284.342 |
| 1.174.830 | 186.425 | 38.600 | 16.203 | 11.923.443 | 16.724.736 |
| 1.077.976 | 107.384 | 38.079 | » | 5.953.464 | 10.938.452 |
| 736.852 | 92 065 | 39.548 | 20.211 | 258 961 | 4.660.410 |
| 865.241 | 64.540 | » | » | 754.837 | 7.913.660 |
| 542.522 | 149.525 | 71.921 | » | 2.314.659 | 7.878.173 |
| 669.708 | 108.858 | 121.576 | 922 | 3.915.990 | 11.630.778 |
| 1.106.277 | 7.000 | 87.189 | » | 5.346.939 | 8.936.049 |
| 2.120.164 | 129.774 | 139.404 | 7.873 | 10.055.764 | 15.269.159 |
| 8.475.333 | 170.243 | » | 146.228 | 31.660.676 | 45.979.794 |

TABLEAU N° 4 (Suite).

# Etat général de

| ANNÉES | ITALIE | ESPAGNE | PORTUGAL | ANGLETERRE | HOLLANDE |
|---|---|---|---|---|---|
| 1765........ | » | 577.622 | » | 1.148.214 | 4.105.365 |
| 1766........ | » | 790.315 | » | 1.459.139 | 1.017.481 |
| 1767........ | » | 605.454 | » | 1.086.165 | 1.054.605 |
| 1768........ | » | 439.924 | » | 1.532.979 | 1.409.729 |
| 1769........ | » | 529.443 | » | 3.732.679 | 2.723.686 |
| 1770........ | » | 1.224.875 | » | 5.676.753 | 4.312.843 |
| 1771........ | » | 2.015.520 | » | 6.582.256 | 3.576.596 |
| 1772........ | » | 854 064 | » | 5.347.761 | 3.085.757 |
| 1773........ | » | 877.850 | 63.855 | 4.497.129 | 16.671.665 |
| 1774.. ..... | » | 893.570 | 27.196 | 7.056.662 | 5.371.702 |
| 1775........ | » | 1.820.196 | 330.678 | 6.452.163 | 1.127.862 |
| 1776........ | » | 3.588.105 | 387.284 | 4.694.258 | 1.568.235 |
| 1777... .... | » | 6.262.192 | 346.162 | 11.613.528 | 8.013.445 |
| 1778........ | » | 1.549.256 | » | 1.865.131 | 3.309.328 |

## **nportations** par contrées (Suite).

| NORD ET Villes Hanséatiques | DANEMARK | SUÈDE | RUSSIE | ILES FRANÇAISES | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|---|
| 1.312.412 | 372.591 | 61.128 | » | 6.674.832 | 14.252.164 |
| 841.149 | 529.293 | 47.205 | 9.918 | 17.492.128 | 21.886.628 |
| 546.356 | 178.401 | 44.841 | » | 3.470.922 | 6.986.744 |
| 785.371 | 745.331 | » | » | 32.542.641 | 37.155.975 |
| 618.679 | 624.709 | 162.505 | 17.920 | 50.979.808 | 59.389.429 |
| 12.362.473 | 659.929 | 342.438 | 168.765 | 87.273.934 | 112.022.010 |
| 16.389.890 | 644.084 | 1.053.136 | 77.366 | 163.220.553 | 193.559.401 |
| 409.704 | 81.962 | 613.546 | 250.174 | 59 936.239 | 70 579.207 |
| 2.552.070 | 114.686 | 465.480 | 762.448 | 51.877.592 | 77.882.775 |
| 2.422.260 | 973.225 | 452.019 | 343.651 | 42.738.436 | 60.278.721 |
| 2.078.606 | 432.407 | 395.764 | 84.376 | 34.971.375 | 47.693.421 |
| 2.276.872 | 460.536 | 622.845 | 216.371 | 51.537.596 | 65.242.102 |
| 6.449.506 | 196.750 | 929.475 | 822.371 | 101.717.449 | 136.350.878 |
| 3.497.640 | 293.063 | 1.363.240 | 1.140.041 | 132.315.635 | 145.336.334 |

TABLEAU N° 5.

# Etat général de

| ANNÉES | ANGLETERRE | HOLLANDE | NORD * | FLANDRE | DANEMARK | SUÈDE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1717... | 1.386.797 | 4.489.236 | 828.857 | » | » | » |
| 1721... | 2.582.980 | 6.444.230 | 1.528.886 | » | » | » |
| 1723... | 4.002.868 | 13.968.875 | 3.561.026 | » | » | » |
| 1724... | 5.370.067 | 9.875.827 | 2.840.500 | » | » | » |
| 1728... | 1.821.565 | 5.459.805 | 2.083.603 | » | » | » |
| 1729... | 772.123 | 6.749.234 | 2.297.148 | » | » | » |
| 1730... | 1.256.526 | 4.536.926 | 2.242.278 | » | » | » |
| 1731... | 921.016 | 4.822.190 | 2.345.252 | » | » | » |
| 1732... | 648.285 | 4.871.499 | 1.705.379 | » | » | » |
| 1733... | 578.375 | 3.819.386 | 2 325.778 | » | 264.291 | » |
| 1734... | 706.492 | 4.733.821 | 1.402.176 | » | 314.233 | 125.301 |
| 1735... | 732.634 | 3 986.171 | 1.436.836 | » | 400.644 | 216.547 |
| 1736... | 445.600 | 5.377.446 | 1.373.374 | » | 358.288 | 204.270 |
| 1737... | 1.362.183 | 5.348.213 | 2.592.942 | » | 474.167 | 200.661 |
| 1738... | 1.750.534 | 5.731.385 | 5.430.461 | » | 374.422 | 302.190 |
| 1739... | 1.731.067 | 6.487.366 | 5.196.770 | » | 641.764 | 327.945 |
| 1740... | 716.927 | 5.389.825 | 5.405.915 | » | 406.133 | 392.047 |
| 1741... | 1.295.902 | 11.915.736 | 8.189.910 | 153.279 | 1.128.610 | 905.584 |
| 1742... | 3.065.577 | 5.661.738 | 11.301.517 | 130.144 | 824.729 | 919.209 |
| 1743... | 1.583.192 | 8.115.039 | 10.249.171 | 111.647 | 795.815 | 668.986 |
| 1744... | 1.337.951 | 8.541.620 | 8.130.000 | » | 460.101 | 631.375 |
| 1745... | 601.120 | 5.605.444 | 7.095.426 | | | |

* Comprenant aussi Russie, Danemark. Suède.

| ANNÉES | ANGLETERRE | HOLLANDE | NORD * | RUSSIE | DANEMARK | SUÈDE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1746... | 6.350 | 4.018.568 | 5.853.979 | 450.799 | 903.409 | 537.699 |
| 1747... | 397.579 | 2.512.957 | 8.635.457 | 112.909 | 659.548 | 905.069 |
| 1748... | 1.688.395 | 4.976.332 | 6.778.023 | 143.667 | 477.242 | 184.235 |
| 1749... | 3.448.070 | 14.889.516 | 12.784.679 | R. 392.392<br>FL. 27.580 | 1.168.719 | 1.842.348 |
| 1750... | 5.396.410 | 7.876.602 | 10.895.282 | 210.049 | 1.197.262 | 826.992 |
| 1751... | 4.342.153 | 7.423.420 | 13.182.910 | 166.914 | 1.303.515 | 881.677 |
| 1752... | 2.775.047 | 9.293.989 | 11.723.826 | 448.482 | 1.488.241 | 638.816 |
| 1753... | 6.170.461 | 12.950.480 | 15.283.347 | 464.083 | 7.194.422 | 1.235 627 |
| 1754... | 5.400.393 | 10.371.859 | 16.423.405 | 361.207 | 1.760.407 | 1.909.304 |
| 1755... | 1.764.979 | 10.270.032 | 14.854.767 | 245.648 | 1.257.763 | 654.149 |
| 1756... | 930.295 | 6.686.947 | 11.387.126 | 221.534 | 909.160 | 867.954 |
| 1757... | 595 850 | 6.868.348 | 7.084.290 | » | 1.626.237 | 951.352 |

## xportations par contrées.

| ESPAGNE | PORTUGAL | ITALIE | SUISSE ET SAVOIE | GUINÉE | ILES |
|---|---|---|---|---|---|
| » | » | » | » | » | 2.096.198 |
| 25.625 | » | » | » | » | 3.650.571 |
| 15.328 | » | » | » | » | 4.947.534 |
| » | » | » | » | » | 4.159.237 |
| » | » | » | » | » | 3.405.760 |
| 24.270 | » | » | » | » | 2.685.810 |
| 26.197 | » | » | » | » | 2.956.646 |
| » | » | » | » | » | 2.549.159 |
| 58.805 | » | » | » | » | 2.542.210 |
| 82.736 | » | » | » | 151.565 | 2.923.533 |
| 17.825 | 6.100 | » | » | » | 3.217.596 |
| 55.266 | 34.280 | » | » | » | 4.537.380 |
| 131.444 | 12.690 | 844.889 | » | » | 2.029.111 |
| » | » | 172.714 | » | » | 3.803.678 |
| 722.198 | 6.000 | 1.155.688 | 8.472 | 380.087 | 5.416.126 |
| 234.921 | » | 1.214.334 | » | » | 4.192.694 |
| 689.566 | » | 1.701.232 | » | 242.756 | 4.345.764 |
| 966.332 | » | 1.581.307 | 42 695 | 511.890 | 11.461.553 |
| 442.355 | » | 1.384.315 | 1.623.506 | 586.856 | 8.159.019 |
| 461.646 | » | 1.344 946 | 174.588 | 600.954 | 10.397.116 |
| 781.201 | » | 1.196.084 | 240.297 | 125.027 | 6.587.312 |
| 192.506 | » | 1.897.920 | 139.717 | » | 4.865.167 |
| 193.668 | » | 3.416.191 | 181.668 | » | 7.313.793 |
| 244.739 | » | 4.768.015 | » | » | 2.192.030 |
| 411.240 | 18.506 | 1.755.610 | 21.599 | » | 3.150.289 |
| 425.832 | » | 1.697.503 | 326.570 | 538.187 | 7.289.300 |
| 536.442 | » | 1.909.984 | 233.362 | 398.344 | 3.999.024 |
| 518.135 | 5 931 | 90.901 | 362.023 | » | 5.546.573 |
| 696.861 | » | 641.693 | 225.776 | 600.311 | 5.583.088 |
| 797.455 | 2.500 | 1.079.508 | 277.177 | » | 10.705.787 |
| 640.646 | 41.136 | 791.287 | 129 478 | 235.330 | 8.438.540 |
| 772.519 | 29 252 | 1.097.237 | 260.595 | » | 10.560.249 |
| 1.543.900 | » | 3.307.505 | 161.333 | » | 6.136.958 |
| 1.520.117 | 226.374 | 1.764.653 | 196.428 | » | 7.522.227 |

TABLEAU N° 5 (Suite). Etat général de[s]

| ANNÉES | ANGLETERRE | HOLLANDE | NORD | RUSSIE | DANEMARK | SUÈDE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1758... | 325.441 | 8.068.505 | 2.023.933 | 388.563 | 1.914.837 | 469.913 |
| 1759... | 24.838 | 10.174.154 | 3.992.355 | 388.712 | 1.120.212 | 471.592 |
| 1760... | 2.609 | 14.348.885 | 7.035.197 | 500 320 | 554.292 | 1.155.444 |
| 1761... | » | 7.056.495 | 5.022.958 | 366.019 | 1.026.600 | 480.229 |
| 1762... | » | 6.300.698 | 2.677.358 | 506.395 | 812.829 | 1.426.814 |
| 1763... | 804.468 | 6.918.669 | 4.970.365 | 241.669 | 1.464.046 | » |
| 1764... | 4.832.196 | 15.883.593 | 27.715.195 | 395.598 | 1.067.458 | 655.967 |
| 1765... | 8.309.301 | 19.135.876 | 20.895.050 | 862.512 | 1.642.669 | 1.384.975 |
| 1766... | 1.599.342 | 7.900.711 | 43 185.793 | 322.621 | 1.212.625 | 3.013.872 |
| 1767... | 1.082.594 | 12.311.251 | 20.442.938 | 359.027 | 2.900.809 | 3.847.616 |
| 1768... | 509.219 | 10.870.343 | 16.712.282 | 579.875 | 2.228.623 | 2.682.463 |
| 1769... | 790.621 | 11 456.116 | 17.734.945 | 1.265.930 | 2.064.528 | 4.227.143 |
| 1770... | 1.860.827 | 21.450.574 | 48.963.046 | 5.838.322 | 3.209.075 | 6.747.019 |
| 1771... | 3.125.299 | 27.585.015 | 30.668.726 | 11.193.269 | 2.535.132 | 4.533.772 |
| 1772... | 1.144.443 | 14.881.258 | 24.008.426 | 10.052.594 | 2.969.113 | 10.413.695 |
| 1773... | 893.838 | 17.041.206 | 20.112.511 | 9.767.158 | 3.287.981 | 7.516.445 |
| 1774... | 997.472 | 20.750.873 | 17.759.098 | 4.410.408 | 2.177.153 | 6.873.330 |
| 1775... | 1.100.978 | 21.226.384 | 30.509.156 | 1.733.972 | 3.684.387 | 6.643.333 |
| 1776... | 2.213.177 | 27.094.995 | 37.262.954 | 1.210.060 | 2.532.648 | 5.121.019 |
| 1777... | 2.815.976 | 34.858.093 | 34.888.034 | 1.820.105 | 2.172.234 | 5.093.943 |
| 1778... | 953.663 | 23.468.098 | 22.240.077 | 986.151 | 1.201.042 | 3.650.473 |

# xportations par contrées.

| ESPAGNE | PORTUGAL | ITALIE | SUISSE ET SAVOIE | GUINÉE | ILES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1.125.374 | 115.004 | 864.068 | 55.525 | » | 7.661.390 |
| 340.192 | 6.020 | 863.166 | 105.607 | » | 6.273.289 |
| 975.054 | » | 958.211 | 34.377 | » | 1.591.590 |
| 814.084 | » | 1.042.673 | 138.445 | » | 4.092.084 |
| 463.254 | 25.200 | 2.829.215 | 90.349 | » | 9.652.490 |
| 371.903 | » | 5.596.450 | 778.440 | 1.160.265 | 4.502.085 |
| 676.472 | » | 2.954.968 | 441.976 | » | 12.508.626 |
| 1.418.558 | » | 814.485 | 208.805 | » | 9.182.202 |
| 452.828 | » | 5.214.583 | 149.695 | 279.111 | 5.839.383 |
| 928.567 | » | 435.314 | 764.756 | 365.754 | 11.522.286 |
| 801.631 | 53.100 | 622.021 | 417.469 | 434.880 | 12.639.608 |
| 951.408 | » | 3.052.845 | 549.348 | 1.396.284 | 12.165.643 |
| 1.961.643 | » | 2.000.000? | 1.995.658 | 646.517 | 11.819.731 |
| | INDES | | | | |
| 791.620 | 1.711.904 | 7.937.218 | 4.752.151 | 585.964 | 7.607.730 |
| 650.246 | » | 2.434.620 | 2.929.109 | 1.408.904 | 6.964.115 |
| 575.329 | » | 3.764.536 | 1.879.725 | » | 5.447.149 |
| 896.561 | » | 600.289 | 732.715 | 1.399.095 | 5.058.012 |
| 341.286 | » | 254.625 | 664.869 | 852.005 | 8.095.243 |
| 589.202 | 1.329.349 | 367.263 | 761.294 | » | 8.625.917 |
| 634.323 | » | 542.923 | 1.121.208 | 1.350.067 | 10.665.626 |
| 662.043 | » | 882.443 | 2.574.857 | 966.831 | 8.467.301 |

TABLEAU N° 6. **Etat d'exportations des vin**

| ANNÉES | QUANTITES EN TONNEAUX | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ITALIE | ESPAGNE | FLANDRE | ANGLETERRE | HOLLANDE | NORD |
| 1717........ | » | » | » | 6.000 | 34.075 | 6.500 |
| 1721....... | » | » | » | 5.934 | 34.138 | 9.735 |
| 1723........ | » | » | 176 | 6.213 | 46.210 | 10.753 |
| 1724........ | » | 43 | » | 8.206 | 40.349 | 10.841 |
| 1728........ | » | » | » | 7.345 | 33.541 | 10.799 |
| 1729........ | » | 13 | » | 5.355 | 40.671 | 13.235 |
| 1730....... | » | 7 | » | 4.467 | 31.192 | 11.277 |
| 1731........ | » | » | » | 6.800 | 30.153 | 12.997 |
| 1732........ | » | 58 | » | 5.356 | 29.674 | 8.241 |
| 1733........ | » | 250 | » | 4.848 | 26.979 | 11.814 |
| 1734........ | » | 23 | » | 5.370 | 36.778 | 5.398 |
| 1735........ | » | 83 | » | 5.495 | 29.654 | 7.478 |
| 1736........ | » | 126 | » | 2.458 | 34.320 | 4.470 |
| 1737........ | » | 80 | » | 5.836 | 36.714 | 6.423 |
| 1738........ | » | 604 | » | 4.510 | 28.385 | 10.744 |
| 1739........ | » | 621 | » | 4.834 | 26.661 | 9.158 |
| 1740........ | 12 | 100 | » | 2.099 | 22.324 | 7.995 |
| 1741........ | » | 467 | » | 1.722 | 28.584 | 9.565 |
| 1742........ | » | 371 | 190 | 4.349 | 24.183 | 15.668 |
| 1743........ | » | 141 | 312 | 4.358 | 22.650 | 17.161 |
| 1744........ | » | 527 | » | 3.108 | 24.850 | 15.041 |
| 1745........ | » | 137 | » | 1.679 | 23.439 | 12.852 |
| 1746........ | » | » | » | » | 24.090 | 14.331 |
| 1747........ | » | » | » | 1.630 | 17.492 | 13.176 |
| | | PORTUGAL | | | | |
| 1748........ | » | 109 | » | 2.027 | 18.885 | 10.114 |
| 1749........ | » | » | » | 6.328 | 22.171 | 16.519 |
| | | ESPAGNE | | | | |
| 1750........ | » | » | » | 7.445 | 15.008 | 13.149 |
| 1751........ | » | » | » | 2.530 | 15.043 | 9.131 |
| 1752........ | » | » | » | 2.572 | 20.436 | 12.273 |
| 1753........ | » | 1.175 | » | 5.495 | 34.110 | 23.892 |

ar contrées de destination.

| QUANTITÉS EN TONNEAUX | | | | | | VALEUR en LIV. TOURNOIS de l'époque. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DANEMARK | SUÈDE | RUSSIE | GUINÉE | COLONIES FRANÇAISES | TOTAL — TONNEAUX | |
| » | » | » | » | 4.125 | 50.700 | » |
| » | » | » | » | 7.857 | 52.300 | 7.335.310 |
| » | » | » | » | 6.937 | 70.289 | 18.384.275 |
| » | » | » | » | 6.220 | 66.259 | 15.023.100 |
| » | » | » | » | 6.992 | 58.677 | 9.595.505 |
| » | » | » | » | 6.783 | 66.057 | 7.208.858 |
| » | » | » | » | 8.167 | 55.110 | 4.423.337 |
| » | » | » | » | 8.562 | 58.512 | 5.272.785 |
| » | » | » | » | 7.739 | 51.068 | 5.097.635 |
| 1.885 | » | » | » | 8.224 | 54.000 | 5.015.400 |
| 2.218 | 857 | » | » | 7.816 | 58.260 | 6.966.310 |
| 3.103 | 1.586 | » | » | 7.528 | 54.927 | 5.950.310 |
| 2.580 | 1.250 | » | » | 11.098 | 54.302 | 5.639.870 |
| 3.083 | 1.314 | » | » | 9.809 | 63.239 | 6.976.400 |
| 2.513 | 1.401 | » | » | 11.462 | 59.619 | 7.010.885 |
| 2.452 | 1.410 | » | » | 7.866 | 53.002 | 6.947.140 |
| 1.736 | 1.261 | » | 85 | 7.365 | 42.977 | 5.238.320 |
| 3.080 | 1.554 | » | 96 | 11.886 | 57.954 | 13.615.735 |
| 3.470 | 2.224 | » | 140 | 9.476 | 60.071 | 12.974.495 |
| 3.820 | 2.599 | » | 141 | 13.464 | 64.505 | 10.508.700 |
| 2.272 | 1.069 | 354 | 50 | 32.132 | 79.403 | 7.967.250 |
| 4.532 | 1.741 | 776 | » | 10.293 | 55.449 | 7.534.805 |
| 3.445 | 1.355 | 2.827 | » | 8.762 | 54.820 | 8.156.520 |
| 3.063 | 2.143 | 504 | » | 2.536 | 40.544 | 5.450.066 |
| | | | | | | |
| 1 944 | 383 | 744 | » | 3.085 | 37.291 | 6.404.253 |
| 3.358 | 1.931 | 1.228 | 50 | 10.368 | 61.953 | 15.941.078 |
| | | | | | | |
| 2.621 | 1.579 | 454 | 116 | 4.811 | 41.183 | 14.571.282 |
| 2.560 | 1 166 | 375 | » | 5.427 | 36.232 | 12.662.525 |
| 3.317 | 912 | 1.296 | 232 | 4.448 | 45.686 | 12.333.298 |
| 5.620 | 1.818 | 1.473 | » | 13.399 | 86.982 | 23.227.128 |

TABLEAU N° 6 (Suite). Etat d'**exportation des vin**

| ANNÉES | QUANTITÉS EN TONNEAUX | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ITALIE | ESPAGNE | FLANDRE | ANGLETERRE | HOLLANDE | NORD |
| 1754 | » | 79 | » | 6.631 | 17.413 | 18.253 |
| 1755 | 43 | 283 | » | 4.156 | 25.201 | 21.002 |
| 1756 | 52 | 1.452 | » | 2.342 | 19.800 | 3.631 |
| 1757 | 60 | 4.492 | 387 | 938 | 35.166 | 19.175 |
| 1758 | » | 3.996 | 1.882 | 248 | 21.404 | 4.449 |
| 1759 | » | 994 | 1.679 | 12 | 39.038 | 15.983 |
| 1760 | » | 3.158 | 1.669 | 2 | 39.999 | 25.619 |
| 1761 | » | 4.110 | 1.205 | » | 36.795 | 29.922 |
| 1762 | » | 2.674 | 939 | » | 28.810 | 14.675 |
| 1763 | » | 1.010 | 763 | 649 | 22.758 | 9.616 |
| 1764 | » | 652 | » | 2.654 | 24.712 | 14.784 |
| 1765 | » | 375 | 139 | 7.196 | 37.938 | 37.468 |
| 1766 | » | 1.635 | 709 | 1.663 | 22.034 | 47.834 |
| 1767 | » | 974 | 550 | 1.073 | 19.905 | 31.725 |
| 1768 | » | 780 | 471 | 603 | 20.336 | 18.450 |
| 1769 | » | 515 | 533 | 712 | 16.830 | 17.959 |
| 1770 | » | 533 | 1.068 | 1.250 | 21.250 | 26.257 |
| | INDE | | | | | |
| 1771 | 177 | 661 | 964 | 1.543 | 22.142 | 19.073 |
| 1772 | » | 828 | 688 | 1.297 | 21.680 | 16.445 |
| 1773 | » | 755 | 701 | 1.176 | 27.264 | 11.532 |
| 1774 | » | 744 | 529 | 1.374 | 28.580 | 12.432 |
| 1775 | » | 660 | 661 | 1.601 | 24.058 | 16.602 |
| 1776 | 533 | 884 | 970 | 2.230 | 21.214 | 22.087 |
| 1777 | » | 543 | 915 | 2.841 | 23.700 | 20.130 |
| 1778 | » | 436 | 535 | 915 | 14.389 | 11.251 |

## ar contrées de destination (Suite).

| DANEMARK | SUÈDE | RUSSIE | GUINÉE | COLONIES FRANÇAISES | TOTAL — TONNEAUX | VALEUR en LIV. TOURNOIS de l'époque. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 4.099 | 1.881 | » | 32 | 10.602 | 57.990 | 16.130.966 |
| 3.078 | 975 | 819 | » | 10.831 | 66.388 | 12.943.872 |
| 3.050 | 1.511 | 313 | » | 10.357 | 42.508 | 9.608.764 |
| 4.401 | 1.879 | 674 | » | 7.293 | 78.173 | 12.701.745 |
| 5.603 | 1.708 | 1.723 | » | 2.194 | 43.407 | 15.095.822 |
| 3.488 | 1.436 | 1.617 | » | 1.756 | 65.995 | 15.036.932 |
| 909 | 3.745 | 1.596 | » | 1.352 | 78.029 | 18.495.370 |
| 5.768 | 2.223 | 1.629 | » | 5.068 | 86.720 | 13.524.800 |
| 4.715 | 2.527 | 1.987 | » | 7.049 | 63.376 | 9.088.137 |
| 5.383 | 962 | 1.087 | 72 | 7.047 | 53.297 | 9.864.026 |
| 3.297 | 386 | 585 | » | 20.045 | 67.115 | 14.666.283 |
| 4.432 | 2.466 | 17.809 | » | 20.408 | 128.231 | 25.612.700 |
| 4.179 | 2.942 | 1.651 | 111 | 13.933 | 74.991 | 25.495.755 |
| 2.314 | 3.800 | 683 | 319 | 32.422 | 93.765 | 26.976.125 |
| 1.966 | 2.273 | 1.091 | 1.010 | 37.790 | 84.770 | 20.016.361 |
| 1.140 | 2.340 | 2.655 | 685 | 26.219 | 69.588 | 17.573.732 |
| 759 | 1.260 | 5.512 | 210 | 27.633 | 95.733 | 27.718.086 |
| | | | | | | |
| 1.050 | 963 | 7.308 | 297 | 13.847 | 68.045 | 26.662.800 |
| 942 | 1.603 | 6.768 | 997 | 22.677 | 73.925 | 15.305.700 |
| 2.016 | 1.702 | 6.731 | » | 9.894 | 61.771 | 27.939.140 |
| 1.800 | 1.576 | 3.882 | 734 | 12.295 | 63.576 | 13.528.572 |
| 1.540 | 1.348 | 1.720 | 400 | 13.448 | 62.038 | 18.783 336 |
| 1.359 | 1.304 | 1.427 | » | 14.221 | 65.697 | 19.914.131 |
| 1.118 | 1.879 | 1.192 | 685 | 16.453 | 69.456 | 26.988.600 |
| 640 | 1.165 | 128 | 328 | 10.738 | 40.525 | 13.701.555 |

TABLEAU N° 7. **Commerce extérieur de l**

| | IMPORTATIONS | EXPORTATIONS | TOTAUX — IMPORTATIONS | TOTAUX — EXPORTATIONS |
|---|---|---|---|---|
| **1° 1716-1720.** | | | | |
| Europe.......... | 57.492.000 | 100.431.000 | 76.223.000 | 112.020.000 |
| Colonies......... | 11.155.000 | 6.361.000 | | |
| Indes............ | 4.127 000 | 2.452.000 | | |
| Levant.......... | 3.449.000 | 2.776.000 | | |
| **2° 1721-1732.** | | | | |
| Europe........ | 80.029.000 | 116.509.000 | 113.096.000 | 147.162.000 |
| Colonies......... | 16.609.000 | 14.814.000 | | |
| Indes........... | 11.708.000 | 8.636.000 | | |
| Levant.......... | 4.750.000 | 7.203.000 | | |
| **3° 1732-1735.** | | | | |
| Europe.......... | 72.344.000 | 117.550.000 | 12 545.000 | 155.452.000 |
| Colonies......... | 20.631.000 | 15.028.000 | | |
| Indes............ | 18.897.000 | 9.487 000 | | |
| Levant.......... | 4.673.000 | 13.387.000 | | |
| **4° 1736-1739.** | | | | |
| Europe.......... | 96.367.000 | 135.472.000 | 226.242.000 | 183.204.000 |
| Colonies......... | 35.435.000 | 20.619.000 | | |
| Indes............ | 18.996.000 | 15.068.000 | | |
| Levant.......... | 75.444.000 | 12.045.000 | | |
| **5° 1740-1748.** | | | | |
| Europe.......... | 107.467.000 | 181.649.000 | 173.148.000 | 234.722.000 |
| Colonies......... | 36.918.000 | 25.152.000 | | |
| Indes............ | 13.038.000 | 9.491.000 | | |
| Levant.......... | 16.025.000 | 18.430.000 | | |

rance de 1716 à 1788.

| | IMPORTATIONS | EXPORTATIONS | TOTAUX — IMPORTATIONS | TOTAUX — EXPORTATIONS |
|---|---|---|---|---|
| **6° 1749-1755.** | | | | |
| Europe | 146.913.000 | 242.916.000 | | |
| Colonies | 65.207.000 | 35.226.000 | 260.262.000 | 322.304.000 |
| Indes | 20.252.000 | 17.261.000 | | |
| Levant | 27.890.000 | 26.901.000 | | |
| **7° 1756-1763. — Guerre de Sept ans.** | | | | |
| Europe | 126.345.000 | 199.183.000 | | |
| Colonies | 15.463.000 | 12.196.000 | 165.076.000 | 235.210.000 |
| Indes | 5.430.000 | 4.342.000 | | |
| Levant | 17.838.000 | 19.489.000 | | |
| **8° 1763-1776.** | | | | |
| Europe | 158.228.000 | 295.913.000 | | |
| Colonies | 111.930.000 | 37.696.000 | 319.792.000 | 375.221.000 |
| Indes | 18.470.000 | 12.515.000 | | |
| Levant | 31.154.000 | 29.097.000 | | |
| **9° 1777-1783. — Guerre des États-Unis.** | | | | |
| Europe | 207.536.000 | 259.782.000 | | |
| Colonies | 108.710.000 | 50.630.000 | 353.160.000 | 337.813.000 |
| Indes | 8.390.000 | 10.499.000 | | |
| Levant | 28.524.000 | 16.902.000 | | |
| **10° 1784-1788.** | | | | |
| Europe | 301 727.000 | 354.423.000 | | |
| Colonies | 193.250.000 | 93.056.000 | 567.410.000 | 493.947.000 |
| Indes | 33.797.000 | 26.829.000 | | |
| Levant | 38.836.000 | 19.639.000 | | |

# TABLE SOMMAIRE DU TROISIÈME VOLUME

## *LIVRE CINQUIÈME*

## Deuxième Époque : LE LONG COURS

### DEUXIÈME PÉRIODE : XVIIIe SIÈCLE

Pages.

## CHAPITRE III. — **Commerce intérieur.**

### Article 1er. — *Voies de communication par terre et par les rivières.*

#### § 1. routes de terre.



#### § 2. navigation sur les rivières.



### Article 2. — *Agriculture et produits du sol.*



### Article 3. — *Industrie.*

Pages.

## CHAPITRE IV. — Commerce extérieur.

### Article 1er. — *Navigation.*

#### § 1. DROIT MARITIME INTERNATIONAL.



#### § 2. NAVIGATION MARITIME.



#### § 3. MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.



### Article 2. — *Commerce par contrées.*



#### § 2. COLONIES FRANÇAISES.



#### § 3. COMMERCE DE BORDEAUX AVEC LES NATIONS ÉTRANGÈRES.



### Article 3. — *Commerce extérieur par nature de marchandises.*

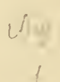
#### § 1. IMPORTATIONS DES CONTRÉES ÉTRANGÈRES.

Pages.

## CHAPITRE VI. — Tableaux.



FIN



Bordeaux. — Imprimerie Nouvelle A. BELLIER et Cie, 16, rue Cabirol.

